



НЕИЗВЕСТНОЕ



МОСКОВСКОЕ МЕТРО

МАКСИМ
КУДЕЛЯ

АЛЕКСАНДР
ОКОРОКОВ



МОСКВА
2 0 2 6

Министерство культуры Российской Федерации
Российский научно-исследовательский институт
культурного и природного наследия имени Д.С. Лихачёва

МАКСИМ
КУДЕЛЯ

АЛЕКСАНДР
ОКОРОКОВ

НЕИЗВЕСТНОЕ МОСКОВСКОЕ МЕТРО



МОСКВА
2 0 2 6

УДК 625.42
ББК 39.81
О-51

Рецензенты:
кандидат исторических наук
В.Ф. Козлов;
П.Д. Пузанов

Неизвестное московское метро

[Электронное сетевое издание] /
Максим Александрович Куделя,
Александр Васильевич Огороков. –
Москва : Институт Наследия, 2026. – 638 с. :
ил. – ISBN 978-5-86443-517-5.
DOI 10.34685/NI.2025.58.20.003.

Книга посвящена Московскому метрополитену. Самому известному, яркому и красивому его периоду, который принято называть «сталинское метро». Художественное оформление станций этой эпохи сделало Московский метрополитен уникальным сооружением, известным во всём мире. Читатель ознакомится с проектами, утратами и реставрацией этого транспортного объекта и сможет увидеть те изменения, которые произошли. В альбоме представлены редкие фотографии из частных коллекций и семейных архивов скульпторов, художников, архитекторов, которые трудились над созданием Московского метрополитена.

УДК 625.42
ББК 39.81
ISBN 978-5-86443-517-5
DOI 10.34685/NI.2025.58.20.003

© Куделя М.А., 2026
© Огороков А.В., 2026
© Куделя М.А., дизайн-проект, оформление, 2026
© Российский научно-исследовательский институт
культурного и природного наследия имени Д.С. Лихачёва, 2026

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

Метро – это неотъемлемая часть нашей жизни. Этим видом транспорта пользуются каждый день миллионы людей по всему миру. Слово «метро» происходит от французского «métro», которое является сокращением от «métropolitain» и означает «столичный» или «городской». А значение, как подземной железной дороги, метро получило от названия компании «Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris», построившей в 1900 году в Париже дорогу под землёй. Однако этимология слова восходит к более раннему периоду истории – к древнегреческому **μητρόπολις** (метрополис), что означает «материнский город» или «метрополия». Это слово состоит из двух частей: **μητρό-** (мать) и **-πολις** (город). Таким образом, «метро» не только обозначает городской транспорт, но и связано с понятием центра или столицы.

Термин «метро» быстро распространился по всему миру и в настоящее время используется во многих странах. Одним из крупнейших по протяжённости сети, количеству станций и красоте по праву считается Московский метрополитен. По данным на 2025 год, столичное метро состоит из 15 линий длиной около 471,7 км и имеет 271 станция, из которых более 40 являются памятниками культурного наследия. Московский метрополитен был открыт в 1935 году, однако первые предложения по его созданию появились ещё в 1875 году, когда возникла идея проложить линию от Курского вокзала через Лубянскую и Трубную площади до Марьиной Рощи. Первая же разработка проекта московского метро относится к 1901 году. Этим проектом предполагалось строительство наземной кольцевой железнодорожной магистрали вдоль Камер-Коллежского вала. Но так как, по мнению Московской городской думы, такие эстакады испортили бы исторический облик города, от проекта решено было отказаться. В 1902 году инженеры П.И. Балинский и Е.К. Кнорре предложили проект подземной железнодорожной линии, которая должна была соединить Замоскворечье с Тверской заставой. Однако городская дума отклонила и этот проект. Не был реализован и проект, разработанный в 1902 году инженерами путей сообщения А.И. Антоновичем, Н.И. Голиневичем и Н.П. Дмитриевым. Он предусматривал как подземные (в центре города), так и надземные линии по грунту или на эстакадах – на окраинах Москвы. Планировались четыре радиальных линии и одна кольцевая по трассе Камер-Коллежского вала с пересадками.

В 1913 году Московская городская управа разработала свой проект подземной железной дороги, состоящей из трёх подземных диаметров: Таганско-Тверского (от Тверской заставы до Калитников); Арбатско-Мясницкого (от Каланчёвской площади до Брянского (Киевского) вокзала) и Виндавско-Замоскворецкого (от Виндавского (Рижского) вокзала до нынешней платформы ЗИЛ). Проект строительства, намеченный на 1914–1920 годы, был утверждён Городской управой. Однако проект не был реализован из-за начавшейся Первой мировой войны. Известны также проекты электротехника М.К. Поливанова от 1916 года и немецкой компании «Siemens Bauunion GmbH» 1923 года. В 1925 году был разработан проект Мясницкого радиуса, но и он не был осуществлён.

Продолжение истории московского метро относится к началу 1930-х годов. В 1933 году был утверждён технический проект первой очереди метрополитена, и тогда же трестом «Метрострой» были начаты основные строительные работы. Маршрут первой очереди был определён путём исследования пассажиропотоков московского трамвая: подземкой решили продублировать самые напряжённые его маршруты.

15 мая 1935 года первая очередь Московского метрополитена была открыта. Она шла от станции «Сокольники» до станции «Парк культуры» с ответвлением на «Смоленскую». Пусковой комплекс включал в себя 11,5 км трассы, 13 станций и 14 поездов.

О дальнейшем развитии и строительстве Московского метрополитена будет рассказано и показано в этой книге.

*А.В. Огороков,
доктор исторических наук*

*Посвящаю эту книгу моему любимому деду –
метростроевцу с 20-летним стажем, –
Сергею Лукьяновичу Никифорову,
а также всем, кто трудился над созданием самого
красивого метро в мире.*

Максим Куделя

Москвичи заслуженно любят и гордятся своим метрополитеном. Но в суете и спешке подчас не замечают тех изменений, которые в нём время от времени происходят. Эта книга-исследование создана именно для того, чтобы читатель смог не на бегу, среди вечно спешащего потока пассажиров, а дома, в уютном кресле проникнуться замыслом архитекторов, оценить мастерство скульпторов и художников и отследить те перемены, которые произошли за почти столетие жизни столичного метро.

Описание каждой станции состоит из справочной информации, проектов и эскизов, фотографий подземного и наземного вестибюлей, элементов освещения и декора. Названия станций в книге указываются такими, какими они упоминались в проектах или в периодике 1930–1950-х годов. Одна и та же станция могла именоваться по-разному в зависимости от периода создания проекта или его варианта. Например: «Донбасская», «Павелецкий вокзал», «Павелецкая». Также публикуются выдержки из прессы тех лет. По ним можно отследить, как менялись планы архитекторов и художников, работавших над созданием станций. Весьма интересна подача информации, которая была принята в то время, изменения в названиях станций и терминологии. Например, слово «метро» в 1930-е годы было мужского рода: выходила газета «Московский метро», часто вместо нынешнего «наземный вестибюль» употреблялось словосочетание «надземный вестибюль». Названия станций в публикациях и на открытках нередко не соответствовали официальным: можно встретить «Ново-кузнецкая» вместо «Новокузнецкая», «Садово-Триумфальная» вместо «Триумфальная площадь» (нынешняя «Маяковская»), «Станция Кирова» вместо «Кировская» (нынешняя «Чистые пруды») и т.д. Интересен слог как коротких репортёрских заметок, так и вдумчивой аналитики инженеров и известных архитекторов. Авторы книги сознательно свели к минимуму цитирование критических статей, которые встречались в прессе. К тому же станции, которым прежде случалось становиться мишенями для критики со стороны академических изданий СССР середины 1930-х – 1950-х годов, со временем стали признанными памятниками отечественной архитектуры.

Хотя объём книги получился достаточно большим, поиск материалов в будущем продолжится, так как пока не удалось найти ответы на следующие вопросы: была ли 5-метровая статуя или барельеф И.В. Сталина в кассовом зале станции «Сталинская» (нынешняя «Семёновская»); монтировалась ли новая мозаика на «Арбатской», на месте прежней флорентийской, работы Г.И. Опришко; возможно ли найти эскизы работы В.Ф. Бордиченко для станции «Стадион имени Сталина», которые были переданы в ленинградскую Академию художеств для набора в мастерской В.А. Фролова; как выглядела скульптура Владимира Маяковского, созданная выдающимся скульптором советской эпохи М.Г. Манизером для станции «Маяковская», и множество других. Однако та огромная работа, которая уже была проведена, позволила значительно уменьшить количество «белых пятен» в истории рождения и жизни Московского метрополитена.

М.А. Куделя



15 мая 1935 г.

СОКОЛЬНИКИ

•

КРАСНОСЕЛЬСКАЯ

•

КОМСОМОЛЬСКАЯ

•

КРАСНЫЕ ВОРОТА

•

КИРОВСКАЯ

(ЧИСТЫЕ ПРУДЫ)

•

ДЗЕРЖИНСКАЯ

(ЛУБЯНКА)

•

ОХОТНЫЙ РЯД

•

БИБЛИОТЕКА ИМЕНИ ЛЕНИНА

•

ДВОРЕЦ СОВЕТОВ

(КРОПОТКИНСКАЯ)

•

ПАРК КУЛЬТУРЫ ИМЕНИ ГОРЬКОГО

(ПАРК КУЛЬТУРЫ)

•

УЛИЦА КОМИНТЕРНА

(АЛЕКСАНДРОВСКИЙ САД)

•

АРБАТСКАЯ

•

СМОЛЕНСКАЯ



название станции при открытии

СОКОЛЬНИКИ

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «СОКОЛЬНИКИ» С 15 МАЯ 1935 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

АРХИТЕКТОРЫ: И.Г. ТАРАНОВ, Н.А. БЫКОВА

СКУЛЬПТОР: П.В. МИТКОВИЦЕР

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: В.И. ДМИТРИЕВ

Первая станция по расположению на трассе и по времени строительства – «Сокольники». Архитектура надземного вестибюля станции удачно гармонирует с парковым характером данной местности. Правда, здание павильона оставляет впечатление, пожалуй, чрезмерно распластанного. Но в условиях свободного бульвара объёмная конфигурация павильона и даже его небольшой масштаб оправданы. Несколько схематическая объёмная трактовка надземного павильона удачно обогащается скульптурой. По обе стороны павильона, который решен как своеобразный портал с входами в подземные вестибюли, устанавливаются две большие статуи физкультурников: метателя копья и футболиста, бросающего мяч. Заслуженный деятель искусств Манизер уже закончил фигуру копьемосца и сейчас работает над второй скульптурой. *(Ошибка журналиста или изменение в планах, но в итоге обе скульптуры сделал П.В. Митковицер. – М.К.)*

Не меньшее значение в архитектурной композиции павильона имеет также скульптурный фриз. Чтобы подчеркнуть вход, фриз помещен не с фронтальной стороны павильона, выходящей на площадь, а с внутренней стороны портала. С фронтальной стороны даны только небольшие отрезки фриза. Тема барельефа – основные этапы строительства метро. Эскиз барельефа выполнен скульптором Митковицер по рисункам архитектора Таранова (авторы надземного вестибюля и станции «Сокольники» арх. Быкова и Таранов). Павильон станции «Сокольники» расположен на аллее, ведущей к Сокольническому кругу. В силу этого авторы стремились решить павильон так, чтобы он был одновременно не только входом в метро, но и своеобразным преддверием парка. Над цоколем здания поставлены вазы для цветов и зелени, которые придают павильону характер садово-парковой архитектуры. Значительно более сильное впечатление производит архитектура подземных вестибюлей станции «Сокольники». Правда, внутренняя архитектура вестибюлей неравноценна. Верхний вестибюль, следующий непосредственно за входом, по сравнению со станцией «Комсомольская» или «Смоленская», кажется малым, низким, а в композиционном отношении несколько схематичным. Лучше решен переход из подземного вестибюля к самой станции. Благодаря криволинейной конфигурации перехода, обрамляющие его стены читаются в перспективе развернутыми криволинейными плоскостями. Совершенно иное впечатление производит зато второй, нижний вестибюль.

Несмотря на сравнительно небольшую его высоту, вестибюль этот не имеет ни одной черты подземного помещения. Удачную архитектурную характеристику получили его конструктивные колонны. Оптически модуль колонн кажется укладывающимся в пределах 0,6 м при высоте в 8 модулей. Насыщенный архитектурный образ положен в основу композиционного решения самих станций московского метро и, в частности, станции «Сокольники». Станции нашего метро являются не обычными платформами, а весьма тщательно разработанными в архитектурном отношении вокзалами. В архитектурной композиции станций, по сравнению со станциями метро в городах Запада, прежде всего обращает на себя внимание, помимо исключительной тщательности их художественно-декоративной обработки, подчеркнуто пространственный и перспективный метод решения. Как это ни парадоксально, прогуливающийся по нашей станции метро, находясь иногда на глубине нескольких десятков метров, гораздо больше ощущает простор, нежели в некоторых местах на поверхности земли. Это делает станции московского метро весьма притягательными.



Станция метро «Сокольники» до открытия. 1935 год.
Скульптуры спортсменов ещё не установлены.
(Фото: В.П. Гребнев)



Современный вид.
Наземный вестибюль
станции.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Эскизы барельефа. Скульптор: А. Златовратский. Гипс. 1935 год. (Приложение к «Архитектурной газете». №1. 1935 г. Архив: М. Куделя)

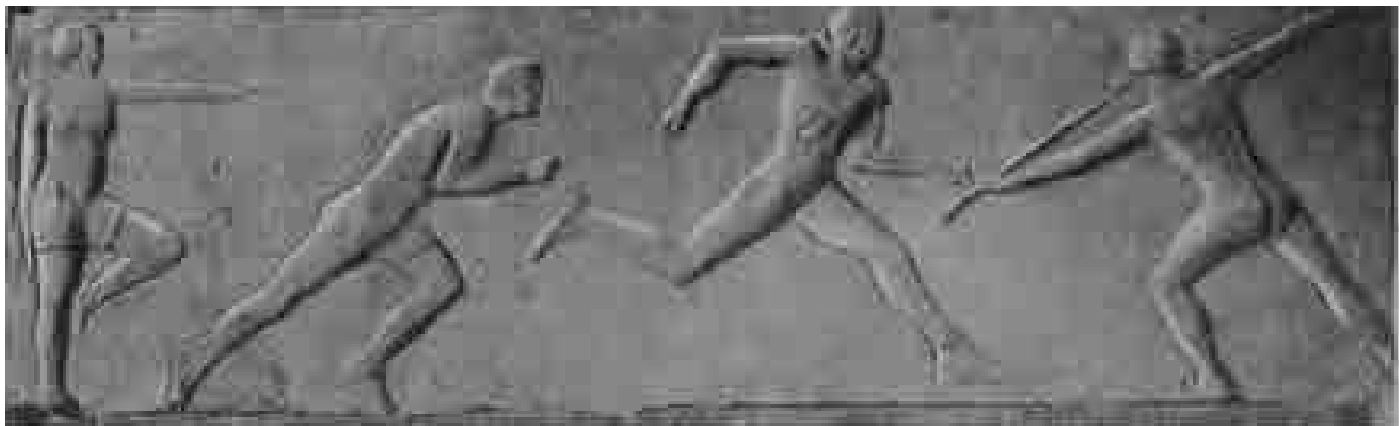
Ленинградский скульптор, заслуженный деятель искусств Манизер вылепил фигуру физкультурника-копьемосца, которая будет украшать вход в вестибюль станции «Сокольники». Сейчас т. Манизер работает над скульптурой второго физкультурника для этого же вестибюля. Художник Страховский заканчивает для сокольнического вестибюля проект большого барельефа (длиной в несколько метров) на физкультурную тему. (Ошибка журналиста – скорее всего имеется в виду Мария Страховская, но в итоге скульптуры и барельефы сделал П.В. Митковицер. – М.К.).

«Вечерняя Москва». № 11. 13 января 1935 г.

Помимо спортсменов, авторами проекта предлагались и другие темы скульптур: герои труда, красноармейцы и др. В итоге были реализованы варианты с дискоболом и волейболисткой. Станция «Сокольники» была открыта в составе первого пускового участка Московского метрополитена, который включал в себя 13 станций. 15 мая 1935 года с неё отправился первый в истории московского метро поезд с пассажирами. В 1937 году проект станции получил Гран-при на Всемирной выставке в Париже.



Эскизы барельефа для станции «Сокольники». Скульптор: М. Страховская. Гипс. 1935 год. («Творчество». №4. 1935 г. Архив: М. Куделя)



Эскизы барельефа. Скульптор: М. Страховская. Гипс. 1935 год. (Приложение к «Архитектурной газете». №1. 1935 г. Архив: М. Куделя)



Проект. Наземный вестибюль станции «Сокольники». Арх. К. Мельников, 1934 год.
(Из семейного архива А.И. Таранова)



Слева – эскиз
скульптуры
«Комсомолка-
десятилетия». (Рассказы
строителей метро». М., 1935 г.)



Справа – эскиз
скульптуры
рабочего
для станции метро
«Сокольники». Автор:
Н. Шильников.
(«Архитектура
СССР». №2. 1935 г.)



Проект. Станция «Сокольники». Платформенный зал.
Арх.: Н.А. Быкова, И.Г. Таранов, В.С. Андреев. 1934 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)





Открытка 1934 года. Проект наземного вестибюля станции «Сокольники»



Проект. Наземный вестибюль станции «Сокольники». Арх.: Н.А. Быкова и И.Г. Таранов. 1934 год



Проект. Наземный вестибюль станции «Сокольники». Арх.: Н.А. Быкова и арх. И.Г. Таранов. 1934 год.
(«Архитектура московского метро». М., 1936 г.)



Платформенный зал станции. Перспектива.
Арх.: Н.А. Быкова, И.Г. Таранов, 1933 год.
(Из семейного архива А.И. Таранова)



15 мая 1935 года. Очередь москвичей на первую поездку со станции «Сокольники»

Люди всю ночь стояли у павильонов, мечтая оказаться в числе первых пассажиров. Пассажиром, купившим билет № 1 на станции «Сокольники», стал рабочий завода «Красный пролетарий» Пётр Николаевич Латышев. Билет стоил 50 копеек и действовал только 35 минут. Это было сделано, чтобы горожане не катались в вагоне целый день. Билеты были красного и жёлтого цветов в зависимости от направления движения.





Фрагмент перрона. Первоначальный тип светильников. Пол – асфальтовый. Вид со стороны путей.
(«Архитектура СССР». №4. 1935 г.)



Современный вид. Горизонтальные цилиндрические светильники были заменены на лампы дневного света, а асфальтовый пол – на гранитный.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)





Открытка 1935 года. Станция «Сокольники», проход к поездам.
(Фото: Л.А. Великжанин)



Современный вид. Метлахская плитка на полу была заменена гранитом (сохранившийся фрагмент отреставрирован в переходе). Изменилось освещение коридора (лампы дневного света вместо полусферических светильников) и форма колонн. (Фото с сайта: www.mirmetro.net)



Кассовый зал станции. Фото 1935 года.

(Кравец С.М. «Архитектура московского метрополитена имени Л.М. Кагановича». М., 1939 г.)



Современный вид.
Метлахская плитка
на полу заменена
гранитом. Изменён
декор потолка и лампы
освещения. Марблит
на стенах заменён
на мрамор.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Пётр Вениаминович
Митковицер
на службе в Русской
Императорской
армии. (Фото из
семейного архива
скульптора)



П.В. Митковицер.
«Портрет сына». Одесса. 1915 год



П.В. Митковицер.
«Голова уличного мальчика».
Одесса. 1919 год



И.Г. Таранов в мастерской
П.В. Митковицера. 1935 год.
(Фото из семейного архива
А.И. Таранова)



Митковицер Пётр Вениаминович (1888–1942)

Родился 15 мая 1888 года в Бахмуте (Российская империя, сейчас – Артёмовск, Российская Федерация). В начале XX века Пётр учился в Одесском художественном училище у Луиджи Иорини, после чего переехал во Францию. Там он продолжил обучение в мастерской Огюста Родена и участвовал в выставках Весеннего салона. В это время Пётр наблюдал за творчеством современных скульпторов. Он писал: «Очарование и страх перед большими мастерами, охватывающие каждого молодого художника, покинули меня с момента, когда я начал спокойно рассматривать их произведения в оригинале, в мастерских».

В 1910 году к Весеннему салону П. Митковицер представил «Портрет матери». Парижская пресса отметила в этой работе влияние О. Родена. В работах П. Митковицера также можно было увидеть идеи «синтетизма» А. Бурделя и «тектонизма» А. Майоля – крупнейших мастеров первой трети XX века. В 1912 году Пётр вернулся в Одессу.

В 1913 году поступил на военную службу в 13-й Гусарский Нарвский Его Императорского Королевского Величества Императора Германского, Короля Прусского Вильгельма II полк (г. Седлец). В 1916 году, получив осколочное ранение, был госпитализирован, а позже демобилизован.

В 1919 году выставил две своих работы в гипсе: «Бюст» и «Голова уличного мальчика».

В 1922 году Пётр Вениаминович начал свою преподавательскую деятельность – его пригласили в Одесское художественное училище на должность руководителя скульптурной мастерской.

В 1927 году художник создал знаменитую «Голову негра», которая сочетает в себе экзотику, характерную для модерна, с пластическими поисками в стиле кубизма или даже конструктивизма. Один из вариантов этой работы хранится в коллекции Одесской картинной галереи.

В 1933 году профессор Одесского художественного училища П. Митковицер был приглашён Б.М. Иофаном, с которым они дружили ещё с парижских времён, в Москву для работы по строительству Дворца Советов на должность старшего скульптора.

В 1935 году скульптор создал статуи «Дискобол» и «Волейболистка» и барельеф на фризе наземного вестибюля станции метро **«Сокольники»**.

В 1941 году Пётр Вениаминович, несмотря на два ранения в Первой мировой – осколки в колене (всегда с тростью ходил с тех пор) и в печени, – вступил в ряды народного ополчения. Профессор не смог остаться в стороне в судьбоносный для страны момент, когда многие его студенты ушли добровольцами на фронт. 2 октября 1941 года его полк попал в окружение под Вязьмой. 15 января 1942 года Пётр Вениаминович умер от тифа в лагере для военнопленных и был похоронен в братской могиле под Белгородом.

Творчество П. Митковицера было разнообразным и экспериментальным. Он работал в различных стилях – от импрессионизма до кубизма, от модерна до конструктивизма. Получив возможность работать над проектом Дворца Советов в Москве, он заслужил признание как один из лучших советских скульпторов.



Обложка журнала
«Физкультура и спорт».
№11. 1936 г.

Некоторые вестибюли метрополитена намечено украсить новыми скульптурами. Предполагается установить 4 статуи спортсменов на станции «Сокольники».

«Московский большевик».
№ 278. 1938 г.

1936 г.
Станция метро
«Сокольники».
Гипсовые фигуры
выкрашены
в бронзовый цвет.
(Фото:
Л.А. Великжанин)



1954 г.
(предположительно).
Фигуры спортсменов
заменены фонарями-
торшерами.
Ранее эти торшеры
располагались
на станции
«Охотный ряд».
Окна вестибюля
заложены. Изменён
цвет фриза

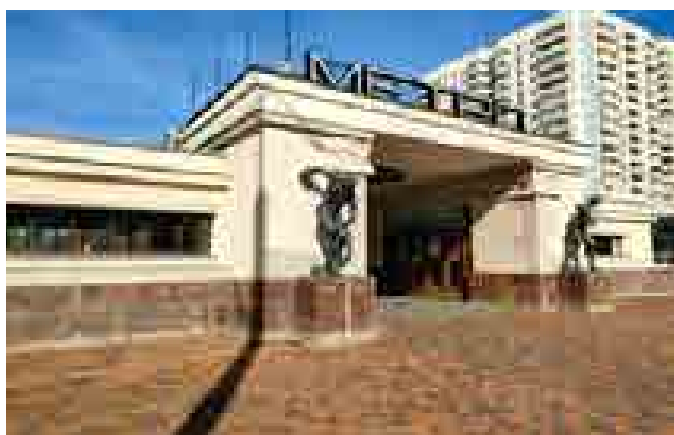


1984 г.
Фонари-торшеры
убраны. Окна
возвращены.
Надпись на фризе
«Имени
Л.М. Кагановича»
заменена
на надпись
«Метрополитен
имени В.И. Ленина
“Сокольники”»
(Фото: Б. Томбак)



Световой витраж,
расположенный
на потолке между входами
был замурован
в 1950-х годах.
Восстановлен
по старым чертежам
в 2018 году

2025 г.
Современный вид.
Установлены копии
утраченных ранее фигур.
Скульпторы:
Д. Левин и И. Фёклин.
Восстановлена надпись
«МЕТРО».
(Фото: М. Куделя)

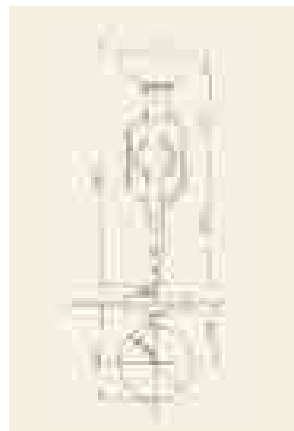




1959 г.
(предположительно).
Появились бра с плафоном в виде полусферы. Над входом размещён лозунг, возможно, в преддверии ноябрьских праздников. (Фото из семейного архива Н. Смирнова)



Середина 1970-х гг.
Бра на стенах возле входа на станцию с плафоном другой формы. Двери – деревянные



Бра того же типа, что и на станции «Октябрьская» (кольцевая). Алюминий анодированный, стекло. (Архив музея Мосметростроя)



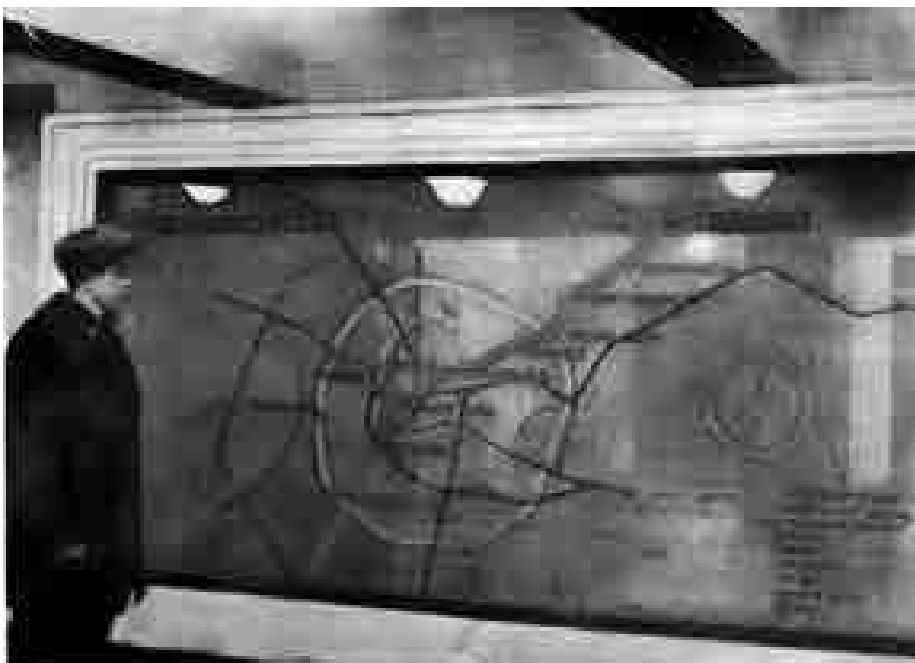
1977–1978 гг.
Двери заменены на новые из алюминиевого профиля. Оконные деревянные рамы позже также будут заменены на металлические



2024 г.
В ходе реставрации возвращён первоначальный вид дверей, восстановлены надписи «Вход», которые были при открытии станции. Также возвращён первоначальный цвет барельефов и терразитовая штукатурка фасадов. Отреставрирован витраж со звездой. (Фото: М. Куделя)



Кассовый зал. Панно с изображением схемы метро.
 Названия станций написаны, как они указывались в прессе того времени: «Дзержинская площадь» («Дзержинская»), «Арбатская площадь» («Арбатская»), «Крымская площадь» («Парк культуры»), «Смоленская площадь» («Смоленская»). В отражении виден коридор, ведущий к платформам. (Приложение к «Архитектурной газете». №25. 1935 г.)



Кассовый зал, схема метро. 1935 год.
 («Как мы строили метро». М., 1935 г.)



Вестибюль станции, 1935 год.
 («Как мы строили метро». М., 1935 г.)



1935 г. Освещение подземного зала. Шарообразные светильники двух типов и асфальтовое покрытие перрона

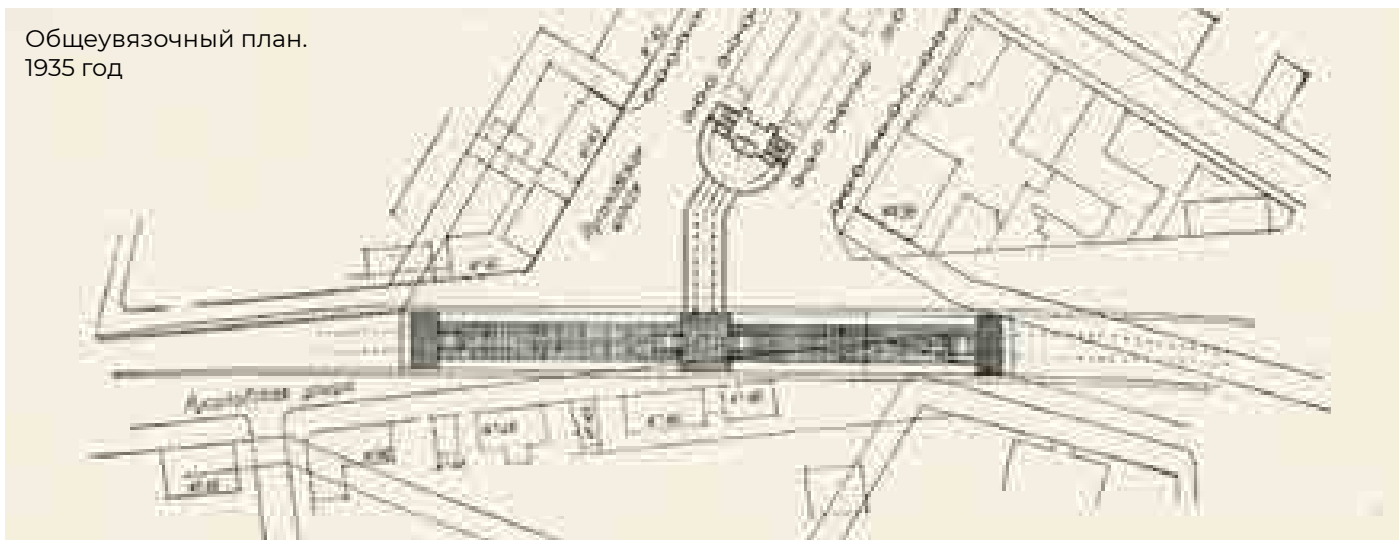


1972 г. Большие шары-светильники заменены люминесцентными лампами, малые светильники демонтированы. Пол – гранитный



Зал освещается лампами
дневного света.
(Фото: М. Куделя, 2024 г.)

Общевуязочный план.
1935 год





Скульптура волейболистки.
(«Москва реконструируется»,
М., 1938 г.)

название станции при открытии

КРАСНОСЕЛЬСКАЯ

ПРОЕКТНЫЕ НАЗВАНИЯ:

«СПАРТАКОВСКАЯ», «ГАВРИКОВА УЛИЦА», «ГАВРИКОВА ПЛОЩАДЬ»

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

- «КРАСНОСЕЛЬСКАЯ» С 15 МАЯ 1935 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ, ВСТРЕЧАЮЩЕЕСЯ В ПРЕССЕ:

«КРАСНОСЕЛЬСКАЯ УЛИЦА»

АРХИТЕКТОРЫ: Б.С. ВИЛЕНСКИЙ, В.А. ЕРШОВ, Ю.А. СТОЛЯРОВ, ПРИ УЧАСТИИ Л.А. ШАГУРИНОЙ

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЯ: Б.С. ВИЛЕНСКИЙ, В.А. ЕРШОВ

ХУДОЖНИК: Я.Д. РОМАС

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: В.И. ДМИТРИЕВ

Вчера на станции метрополитена «Красносельская» были установлены первые два турникета (механические контролеры). Испытания турникетов дали хорошие результаты. С сегодняшнего дня все пассажиры метро на станции «Красносельская» будут получать в кассах одновременно с обычным билетом специальный жетон. Опустив жетон в отверстие турникета, пассажир сможет пройти на подземную станцию. Билет останется у пассажира для контроля в вагоне. После установки турникетов на всех станциях метрополитена в кассах будут продаваться только жетоны.

«Правда». 14 июля 1935 г.

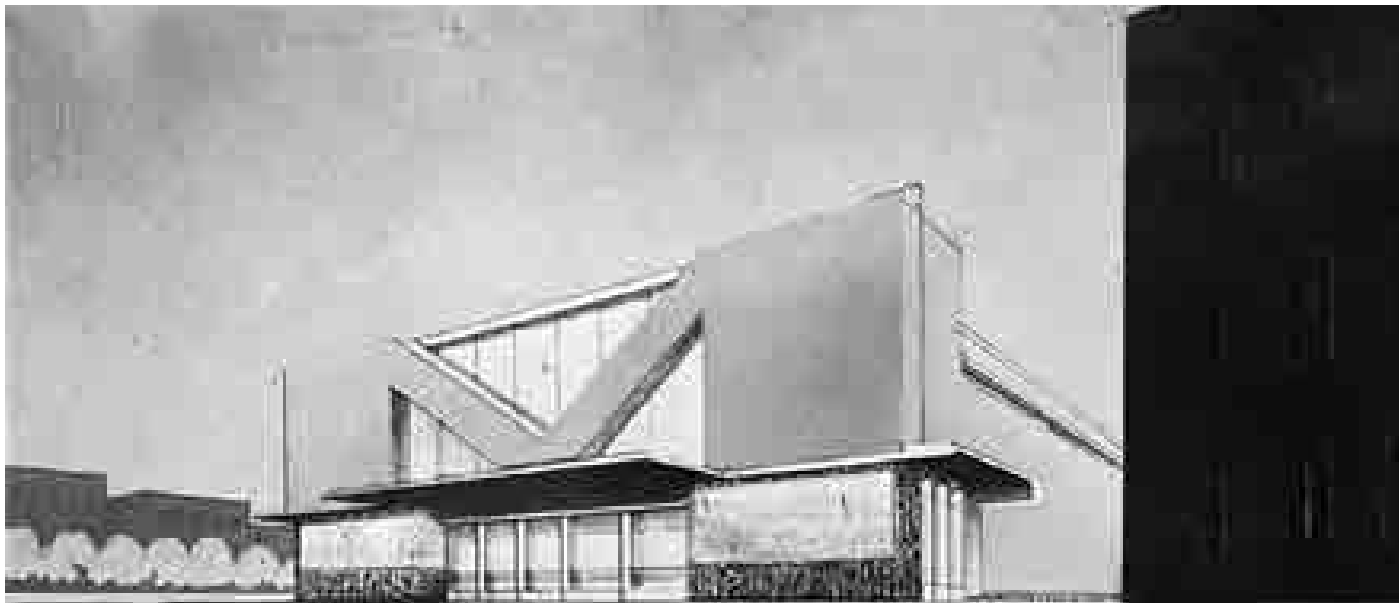
Станция строилась открытым способом в связи со сложными горно-геологическими условиями. Изначально планировалось устроить два выхода со станции на Краснопрудной улице – на углу с Верхней Красносельской улицей и со стороны Гавриковой улицы, на пересечении с которой планировали устроить площадь с проектным названием «Гаврикова». Согласно Генеральному плану реконструкции Москвы по Гавриковой улице должна была пройти новая магистраль – Новое Бульварное кольцо, однако затем планы скорректировали и магистраль решили пустить по линии Нижней и Верхней Красносельских улиц. Вследствие этого решения от возведения второго павильона на Гавриковой улице отказались, а сама станция получила название «Красносельская».



Открытка 1935 года с изображением наземного вестибюля. (Фото: Г. Петрусов. Архив: М. Куделя)



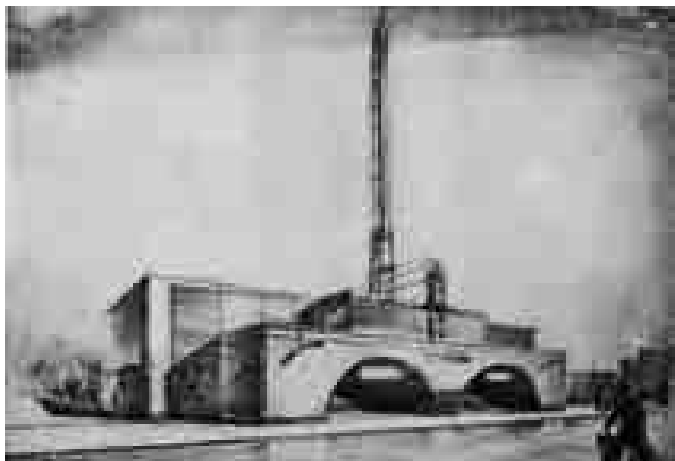
Современный вид. С фасада убрана надпись «МЕТРО» над входом, боковые выходы заделаны, вместо них – окна служебных помещений. Также исчезли сплошные продольные окна под козырьком крыши, что изрядно нарушило замысел архитекторов. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Проект. Наземный вестибюль станции «Гаврикова площадь».
Арх.: Б.С. Виленский, В.А. Ершов, В.Ф. Скаржинский
и Я.Д. Ромас. Проектная мастерская № 9.
(Из семейного архива А.И. Таранова)



Проект. Станция
«Гаврикова
площадь».
Арх.:
Б.С. Виленский,
В.А. Ершов,
В.Ф.
Скаржинский
и Я.Д. Ромас.
(«Архитектура
московского
метро».
М., 1936 г.)



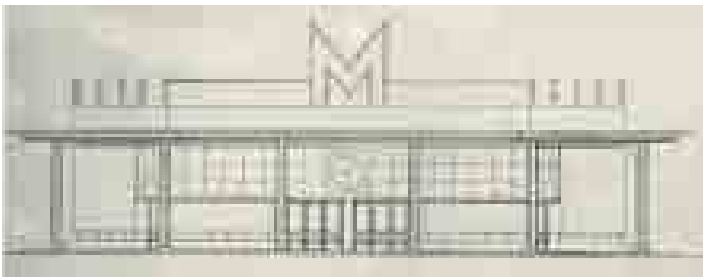
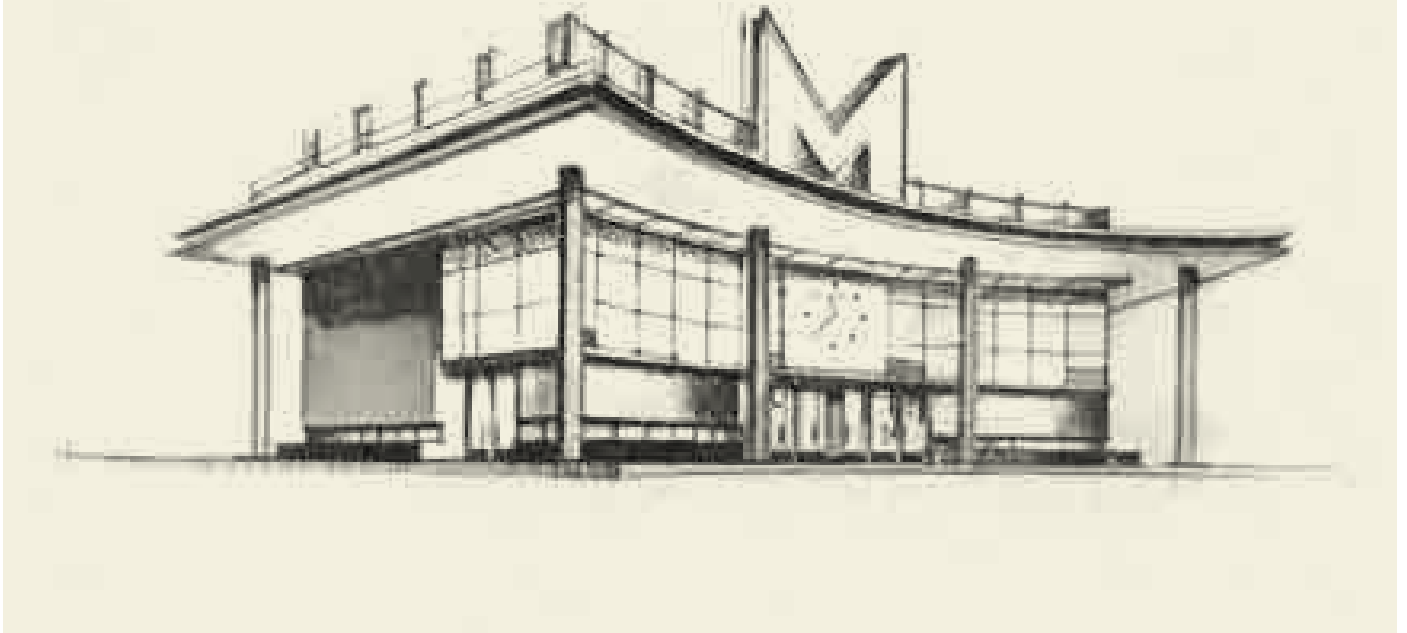
Проект.
Наземный
вестибюль
станции
«Гаврикова
площадь».
Арх. Г.Я.
Мовчан.
(«Архитектура
московского
метро».
М., 1936 г.)

Станция «Гаврикова улица»

Лучший проект, представленный мастерской № 9 (бригада: Виленский, Ершов, Скаржинский и Ромас), решает станцию в весьма простых формах. Декоративный акцент сосредоточен на круглых колоннах несколько неожиданной формы, одетых мрамором и цветным металлом и несущих в своих вершинах скрытое освещение, слегка подсвечивающее потолок. Потолок, подшитый по низу балок, решён в виде ровной плоскости, несущей по обеим сторонам колоннады два ряда круглых и прямоугольных ниш, за краями которых скрыты источники освещения. Боковые стены разбиты на панели, выложенные зеленоватой майоликой. Общий колорит станции несколько условен, монотонен.

«Строительство Москвы».
1934 г.

Проект. Наземный вестибюль.
Арх.: Б.С. Виленский, В.А. Ершов,
художник Я.Д. Ромас.
(«Архитектура московского метро». М., 1936 г.)



Проект фасада наземного вестибюля. ▲
(Канадский Центр Архитектуры)

Перспектива платформенного зала. На путевых стенах
проектное название «Спартакoвская». («Архитектура
московского метро». М., 1936 г.)



Проект станции. Лестничный спуск.
На путевой стене – майоликовое панно, которое
так и не было реализовано. («Архитектура
московского метро». М., 1936 г.)



Стены кассового зала облицованы керамическими плитками, пол из метлахских плиток. 1935 год.
(«Академия архитектуры». №4. 1936 г.)



Современный вид. Стены облицованы мрамором. Оригинальные светильники заменены на лампы дневного света, плиточный пол заменён на гранитный. Орнамент пола не сохранён.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Открытка 1935 года с изображением кассового зала станции «Красносельская».
(Фото: Л.А. Великжанин)

Современный вид
кассового зала. Пол
вместо плиточного –
гранитный,
оригинальные
светильники заменены
на лампы дневного
света. Облицовка стен
заменена
с керамической
на мраморную.
(Фото: М. Куделя, 2024 г.)



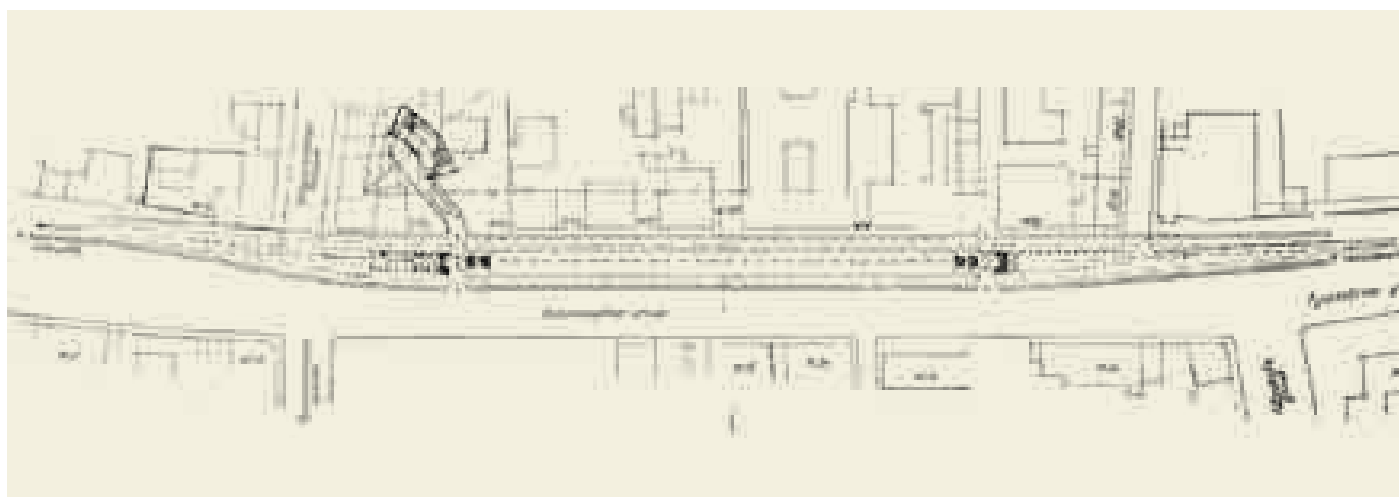


Станция метро
«Красносельская».
Внутренний вид наземного
вестибюля. 1935 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)

Современный вид.
Интерьер наземного
вестибюля.
Видно, что внутренний
боковой выход со станции
закрыт служебным
помещением. Пространство
над входом надстроено,
убраны часы и продольные
окна. Изменилось оформление
дверей и освещение.
Керамическая плитка на полу
заменена на гранитную.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Лестница подземного
вестибюля. 1935 год



Станция «Красносельская». Общеувязочный план.
Справа виден нереализованный второй выход в город.
(«Архитектура московского метрополитена». М., 1936 г.)



1935 год.
(Из фонда РГАКФД)



Вместо широких окон (на фото слева) сейчас глухая стена (на фото справа), в средней части которой находится мозаика художника А.Н. Кузнецова. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Световая колонна в наземном вестибюле станции, возле лестницы.
(«Архитектура московского метро». М., 1936 г.)



Интерьер наземного вестибюля станции.
(«Как мы строили метро». М., 1935 г.)

Керамическую плитку заменили на гранитную без сохранения орнамента, окна заложены. Убраны оригинальные телефонные будки и две пары световых колонн. На месте центрального окна – мозаика (копия созданной для дворца пионеров в г. Тольятти), которая по стилю плохо сочетается с архитектурой станции и выглядит несколько чужеродно. В итоге вестибюль выглядит совсем иначе, чем задумывали авторы проекта.



Первоначальный тип светильников. Пол асфальтовый. Напольная окантовка у колонн – круглая. 1935 год. (Архив музея Мосметростроя)



В 1940-е годы светильники были заменены на подвесные шаровидные люстры. Пол – керамическая плитка. (Фото с сайта: www.mirmetro.net)



Светильники заменены на лампы дневного света. Пол – гранитный. Напольная окантовка у колонн – квадратная. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)



В 1960-е годы протёршийся асфальт заменили на керамическую плитку. (Фото с сайта: www.mirmetro.net)



Фото лестницы начала 1980-х годов. Полы ещё покрыты керамической плиткой. (Фото с сайта: www.mirmetro.net)



Торшер, изготовленный для станции «Охотный ряд». Прежде чем попасть на «Красносельскую» в 1950-е годы, находился у входа на станцию «Сокольники»



Подземный вестибюль
станции. 1935 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Подземный вестибюль станции.
(«Архитектура московского метро». М., 1936 г.)



Аутентичная шестиугольная плитка в отделке пола сохранялась очень долго и была заменена на гранитную лишь в 2005 году. (Фото: А. Попов, 2004 г.)



Остатки системы подсветки на капителях колонн. (Фото: А. Замарёнова, 2023 г.)

название станции при открытии

КОМСОМОЛЬСКАЯ

ПРОЕКТНЫЕ НАЗВАНИЯ:

«КАЛАНЧЁВСКАЯ ПЛОЩАДЬ», «КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ»

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «КОМСОМОЛЬСКАЯ» С 15 МАЯ 1935 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

ПРОЕКТЫ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«КАЛАНЧЁВСКАЯ» (1991 г.), «ТРИ ВОКЗАЛА» (1992 г.)

АРХИТЕКТОРЫ: Д.Н. ЧЕЧУЛИН, А.Ф. ТАРХОВ

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЕЙ: А.М. РУХЛЯДЕВ, В.Ф. КРИНСКИЙ

ХУДОЖНИКИ: Е.Е. ЛАНСЕРЕ, В.А. ФАВОРСКИЙ, А.Г. ИВАНОВ

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: Н.А. КАБАНОВ

Основной наземный вестибюль станции «Комсомольская площадь» расположен между Северным и Октябрьским вокзалами. Непосредственное соседство этих двух крупных зданий заставило авторов проекта наземного вестибюля, архитекторов А.М. Рухлядева и В.Ф. Кринского (архитектурно-проектная мастерская № 2) решить это небольшое по своим размерам здание очень монументально. Мощные квадратные столбы, обработанные с фасадной стороны филенкой, несут антаблемент, увенчанный простым, хорошо нарисованным карнизом с большим выносом. На аттике над входом расположена завершающая всю композицию большая скульптурная группа *(в итоге не было реализовано. – М.К.)*. Учитывая значение этой станции, связывающей город с вокзалами, автор оформления платформенного зала, арх. Д.Н. Чечулин (архитектурно-проектная мастерская № 2) дал ей сравнительно пышное оформление. Особенное внимание обращено на тщательную проработку и прорисовку богато кессонированных потолков над путевыми частями зала и над галереями. Станции глубокого заложения, расположенные на глубине около 30–40 м от уровня земли, представляют наиболее трудную задачу в отношении их архитектурно-художественного оформления. Громадная тяжесть земли, давящей на своды, заставляет прибегнуть к чрезвычайно массивным, грузным и в значительной мере загромождающим внутреннее пространство платформенных зал пилонам. Поэтому здесь с особой остротой встает задача преодоления средствами художественной выразительности ощущения придавленности, грузности, глубины подземелья.



Открытка 1935 года. Станция метро «Комсомольская площадь».
(Фото: Г. Петрусов. Архив: М. Куделя)



Современный вид.
Первоначальный
наземный вестибюль был
разобран в 1952 году.
На его месте был возведён
новый общий вестибюль
для радиальной
и кольцевой линий.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

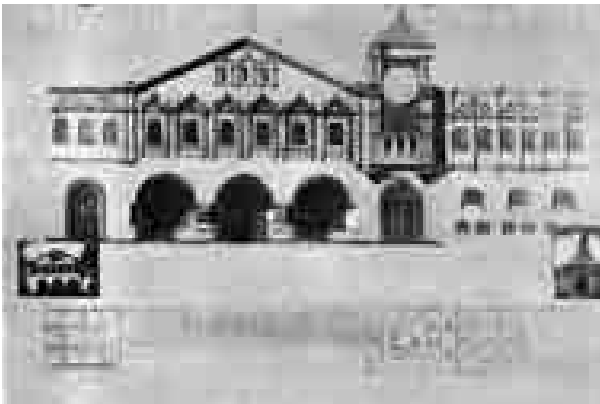


Проект. Станция «Комсомольская площадь». Наземный вестибюль. Вариант.
Арх.: А.М. Рухлядев, В.Ф. Кринский.
(«Архитектура московского метро». М., 1936 г.)





Проект. Станция «Комсомольская площадь». Подземный вестибюль. Арх.: А.М. Рухлядев и В.Ф. Кринский.
(«Архитектура московского метро». М., 1936 г.)



Проект. Был утверждён в 1934 году.
Вход в вестибюль станции метро
«Комсомольская площадь» в здании
Казанского вокзала.
Арх.: А.В. Щусев, А.М. Рухлядев,
В.Ф. Кринский. В таком виде
проект реализован не был.
(«Строительство Москвы». №7. 1934 г.)

Северный конец подземного станционного зала связан с вестибюлем, обслуживающим Октябрьский и Северный вокзалы, южный конец станции связан с Казанским вокзалом. Архитектура обоих вестибюлей (архитекторы А.М. Рухлядев и В.Ф. Кринский) решена по-разному, вследствие различных условий их расположения. Северный вестибюль, являясь самостоятельным сооружением, расположенным между зданиями Северного и Октябрьского вокзалов, получил монументальную трактовку. Это прямоугольный в плане павильон, служащий как бы постаментом для четырёхфигурной скульптурной композиции (к сожалению, пока неосуществленной). Для лучшего обслуживания железнодорожных пассажиров входные и выходные двери устроены в обоих противоположных фасадах: на площадь и на вокзальный двор. Из двух внутренних лестниц одна служит для спуска, другая – для подъёма. Простая и ясная планировка создает легкую ориентировку для пассажиров обоих направлений. Архитектура вестибюля хорошо сочетается с цветной графикой и живописью: росписью потолка, выполненной способом сграффито по эскизу художника В.А. Фаворского, и стенным панно работы художника А.Г. Иванова на тему «Комсомол». Второй вестибюль ст. «Комсомольская», предназначенный главным образом для обслуживания пассажиров Казанского вокзала, размещен в самом здании вокзала и потому индивидуального оформления не получил, – оформлены лишь входные двери и внутренние помещения.

Кравец С.М. «Архитектура московского метрополитена им. Л.М. Кагановича». М., 1939 г.



Проект. Подземный вестибюль. Перспектива.
Арх. Т.И. Макарычев. («Работы архитектурно-проектировочных мастерских
за 1934 г. Том 2. Мастерская №6». 1936 г.)



Проект. Платформенный зал. Перспектива. Арх. С.Г. Андреевский.
(«Работы архитектурно-проектировочных мастерских
за 1934 г. Том 2. Мастерская №6». 1936 г.)

Проект. Станция
«Комсомольская
площадь».
Внутренний вид.
Арх. Д.Н. Чечулин.
(«Архитектура
московского метро».
М., 1936 г.)



Проект. Переходная
площадка
на станции.
Арх. Д.Н. Чечулин.
(«Архитектура
московского метро».
М., 1936 г.)



Проект.
Перспектива. Вид от
перронного зала.
Арх. Д.Н. Чечулин.
(«Архитектура
московского метро».
М., 1936 г.)





Наземный вестибюль станции.
Вместо отдельно стоящих букв
надстроен аттик со шрифтовой
композицией «Метро
им. Л.М. Кагановича». 1936–1937 годы.
(Из собрания Мультимедиа Арт Музея,
Москва (МАММ))



Наземный вестибюль станции «Комсомольская» со стороны пригородных поездов. 1935 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)

Наземный вестибюль станции со стороны Комсомольской площади.
1935 год

Станция метро «Комсомольская площадь» будет соединена с пригородным павильоном специальным тоннелем. Приехав на станцию метро, дачник, не выходя на улицу, сможет прямо пройти к пригородному поезду. Постройка тоннеля должна быть закончена к 1 июля.

«Вечерняя Москва».
№ 95. 25 апреля 1935 г.

В заметке имеются в виду пригородные поезда Казанского вокзала. Однако на общевязочном плане (стр. 60) изображён и тоннель, ведущий к поездам Ярославского (Северного) вокзала. Был ли он построен – неизвестно.





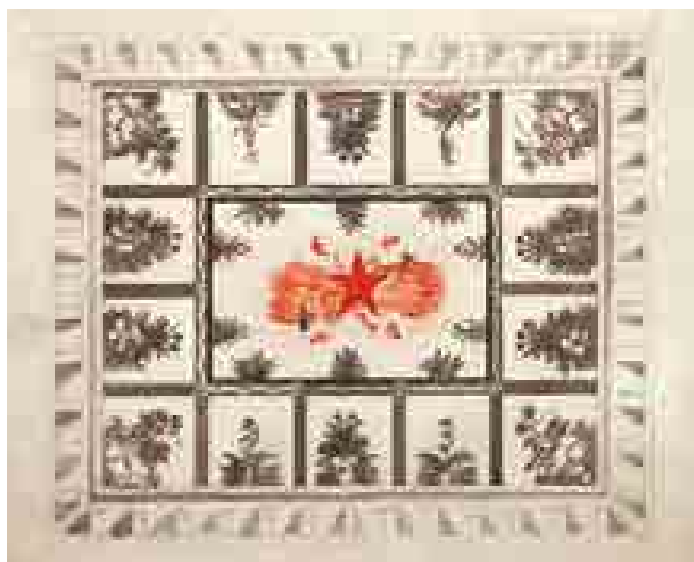
Панно «Вперёд, к новым победам»
в северном вестибюле.
Художник: А.Г. Иванов. 1935 год.
(Фото: В. Захаров. «Работы
архитектурно-проектировочных
мастерских». Том №2)



Кассовый зал северного
вестибюля станции. 1935 год.
После реконструкции в этом
зале были размещены служебные
помещения метрополитена.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



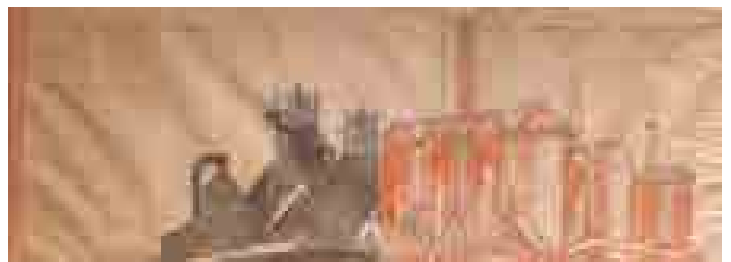
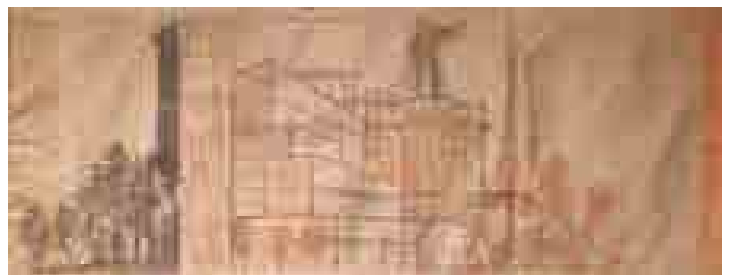
Интерьер наземного вестибюля.
Роспись потолка: художник
В.А. Фаворский. 1935 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



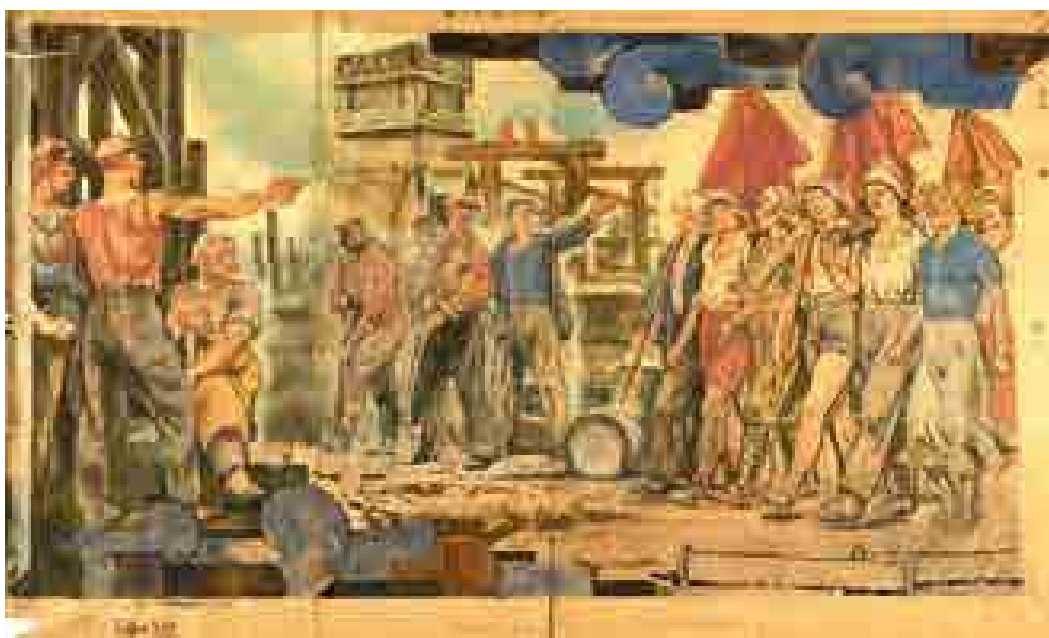
Варианты эскиза росписи плафона. Художник: В.А. Фаворский. («Мастерская монументальной живописи при Академии архитектуры СССР 1935–1948 гг.». М., 1978 г.)



Вариант эскиза росписи плафона. Художник: В.А. Фаворский. («Мастерская монументальной живописи при Академии архитектуры СССР 1935–1948 гг.». М., 1978 г.)



Фрагменты эскиза росписи плафона. Работы В.А. Фаворского



Эскиз панно для станции.
Художник: Е.Е. Лансере.
«МТС» (машинно-
тракторная станция).
(«Искусство». №5. 1935 г.)

В восьми панно для метро Лансере с присущим ему живописным мастерством развѣртывает сложную композицию «Комсомол и спорт», «Комсомол в колхозе», «Комсомол и оборона социалистической родины». В них он стремится к свободе и непринуждѣнности сюжетно оправданных характеристик поз, к изобразительности насыщенных тонов, к единству колорита и воздушной глубине, как бы прорывающей стену. Необычайная красочность, яркость и свежесть этих панно (к сожалению, осуществлѣнных в майолике, отчего они безусловно во многом проиграли) сообщает им исключительную бодрящую жизнерадостность.

«Искусство». №5. 1935 г.

Варианты эскизов для майоликового панно.
Е.Е. Лансере. 1935 год.
(Архив Музея Москвы)



Эскиз для майоликового
панно. Художник: Е.Е. Лансере.
1935 год. (Архив
Государственного
центрального музея
современной истории России)



Открытка 1935 года. Зал перед перроном. Фото: В. Захаров. (Архив: М. Куделя)

Эскиз для майолики станции метро «Комсомольская площадь». Художник: Е.Е. Лансере.
(«Архитектура СССР». №2. 1935 г.)





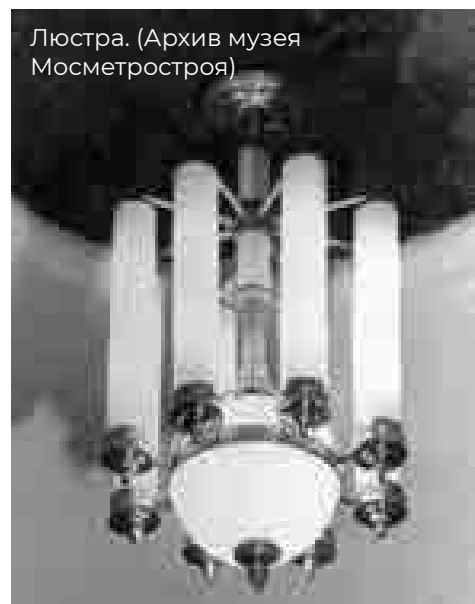
Интерьер подземного вестибюля станции.
Зал перед перроном. 1935 год

Во время реконструкции, связанной со строительством нового наземного вестибюля, изменилось направление коридора, ведущего в город. Теперь он сворачивает вправо – к новому наземному вестибюлю. Проход к снесённому вестибюлю перекрыт, там сейчас служебные помещения. Видимо, тогда же была демонтирована декоративная ограда, разделяющая пассажиропотоки. Метлахская шестиугольная плитка пола позже была заменена на гранитную. (Фото: М. Куделя, 2025 г.) ▼

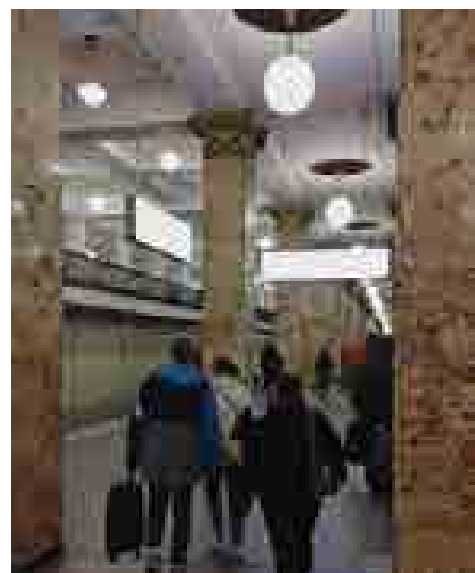




Перронный зал станции.
(«Архитектура московского метро». М., 1936 г.)



Люстра. (Архив музея
Мосметростроя)



Современный вид. Люстры заменены
на шарообразные светильники.
Вместо асфальтового пола –
гранитный.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Станция «Комсомольская площадь».
Общевуязочный план.
(«Архитектура московского
метрополитена». М., 1936 г.)



Двухрожковое бра. Фото 1953 года.
(Архив музея Мосметростроя)

Двухрожковое бра с плафонами
сферической формы до реставрации.
(Фото: Т. Симанив, 2013 г.)

Под Комсомольской площадью по проекту намечено сооружение подземного вокзала – длина его платформ 220 м, ширина 20 м. Со станцией метро «Комсомольская площадь» этот вокзал соединён специальным тоннелем. Надземный вестибюль проектируется в здании новой гостиницы на Комсомольской площади рядом с Таможней.

С постройкой подземного вокзала и реконструкцией железнодорожного узла пригородные поезда Горьковского и Курского направлений, а в дальнейшем Октябрьской и Савеловской линий, будут отправляться исключительно с этого вокзала. Технический проект вокзала и надземного вестибюля разрабатывают арх. Волошин (транспортная архитектурная мастерская) и арх. Душкин (3-я архитектурная мастерская Моссовета).

«Строительство Москвы». №23–24. 1936 г.

Капитель колонны закрытого
подземного коридора. 1935 год ▼

Современный вид. Капитель колонны южного
вестибюля. (Фото: М. Куделя, 2024 г.) ▼





Интерьер подземного вестибюля станции.
(«Архитектура московского метро». М., 1936 г.)



Вход на станцию метро в здании Казанского вокзала.
Слева – проход в здание самого вокзала.
В центре фото – лестница, ведущая вниз,
к кассам. 1934–35 годы



Светильники заменены. Вход слева заложен
и теперь здесь стоят кассовые автоматы.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Вход на станцию метро в здании Казанского вокзала. 1935 год



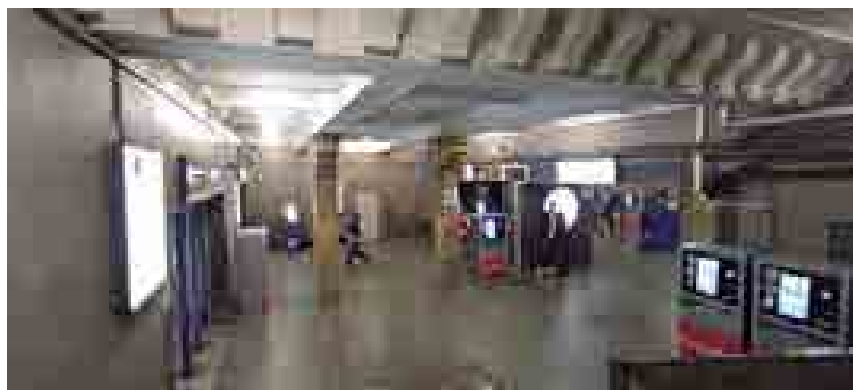
Современный вид входа на станцию. Арки с окнами заложены, в этом пространстве устроены небольшие магазины. Деревянные двери заменены на двери из алюминиевого профиля. Над входом в метро появился фигурный аттик, созданный по проекту А.В. Шусева. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)

Интерьер вестибюля
в здании Казанского вокзала.
1935 год. (Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)





Кассовый зал южного вестибюля. 1935 год.



Современный вид. Помещение кассового зала немного перепланировано. Керамическая плитка пола заменена на гранитную. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)

Современный вид. Интерьер вестибюля в здании Казанского вокзала. Шаровидные светильники, освещавшие лестницу, заменены на настенные. Керамическая плитка пола заменена на гранитную. Окна заложены. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)

название станции при открытии

КРАСНЫЕ ВОРОТА

ПРОЕКТНЫЕ НАЗВАНИЯ:

«КРАСНОВОРОТСКАЯ ПЛОЩАДЬ», «КРАСНОВОРОТСКАЯ»

НАЗВАНИЯ СТАНЦИИ:

«КРАСНЫЕ ВОРОТА» С 15 МАЯ 1935 ГОДА ПО 29 МАЯ 1962 ГОДА

«ЛЕРМОНТОВСКАЯ» С 29 МАЯ 1962 ГОДА ПО 25 АВГУСТА 1986 ГОДА

● «КРАСНЫЕ ВОРОТА» С 25 АВГУСТА 1986 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

АРХИТЕКТОР: И.А. Фомин, соавтор Н.Н. Андриканис

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЕЙ: Н.А. Ладовский (южный), А.Н. Душкин (северный)

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: А.Ф. Денищенко

Станция «Красные ворота», запроектированная академиком Фоминым, по мысли автора должна внешним видом отразить место своего нахождения, т.е. Красные ворота. Поэтому акад. И.Л. Фомин в своем проекте предлагает плиты красного мрамора или красной яшмы для облицовки столбов. Уширяя эти столбы в поперечном направлении, архитектор облегчает тяжесть столбов и даёт канал для вентиляции, причём столбы принимают на себя утолщение свода на 0,40 м изоляции. Карниз проектируется в виде гуська с большим выносом, за которым скрывается сплошная лента электроламп, отбрасывающих свет на свод. Свод отражённым светом должен освещать платформу. Он обрабатывается шестигранными кессонами, что даёт ему богатую поверхность и скрадывает возможные недочёты в фактуре поверхности. Пол предполагается сделать асфальтовым с вкладышами из гранитных плит. Надземная станция у Красных ворот задумана как каменное монументальное сооружение при обязательной облицовке здания естественным камнем.

Внутренний вид подземного вестибюля предполагается обработать искусственным мрамором, так как этот вестибюль проветривается и отапливается. Эта обработка искусственными камнями может быть сделана и под красную яшму. Лестничный холл в проекте переделывается против схемы, данной Метростроем, путём введения третьей лестницы с тем, чтобы она служила для спуска отправляющихся пассажиров, а две лестницы, запроектированные Метропроектом, – только для прибывающих пассажиров. Все эти лестницы в проекте акад. Фомина расположены в одном обширном холле, хорошо освещённом с торца и с двух боков, что, правда, заранее исключает возможность примыкания станции вплотную к торцу соседнего дома. Все колонны лестничного холла отделываются искусственным мрамором под яшму; плафоны обрабатываются квадратными кессонами; железобетонные пилястры лестничных маршей искусственным мрамором под яшму; поручни покрываются естественным мрамором красного или чёрного цвета. Решение вестибюля этим приёмом даёт возможность быстрого опознания станций и в то же время включает архитектуру метро в оформление площади.

Наземный вестибюль станции «Красные ворота». 1935 год. (Фото: Hannes Meyer. С сайта Канадского Центра Архитектуры)



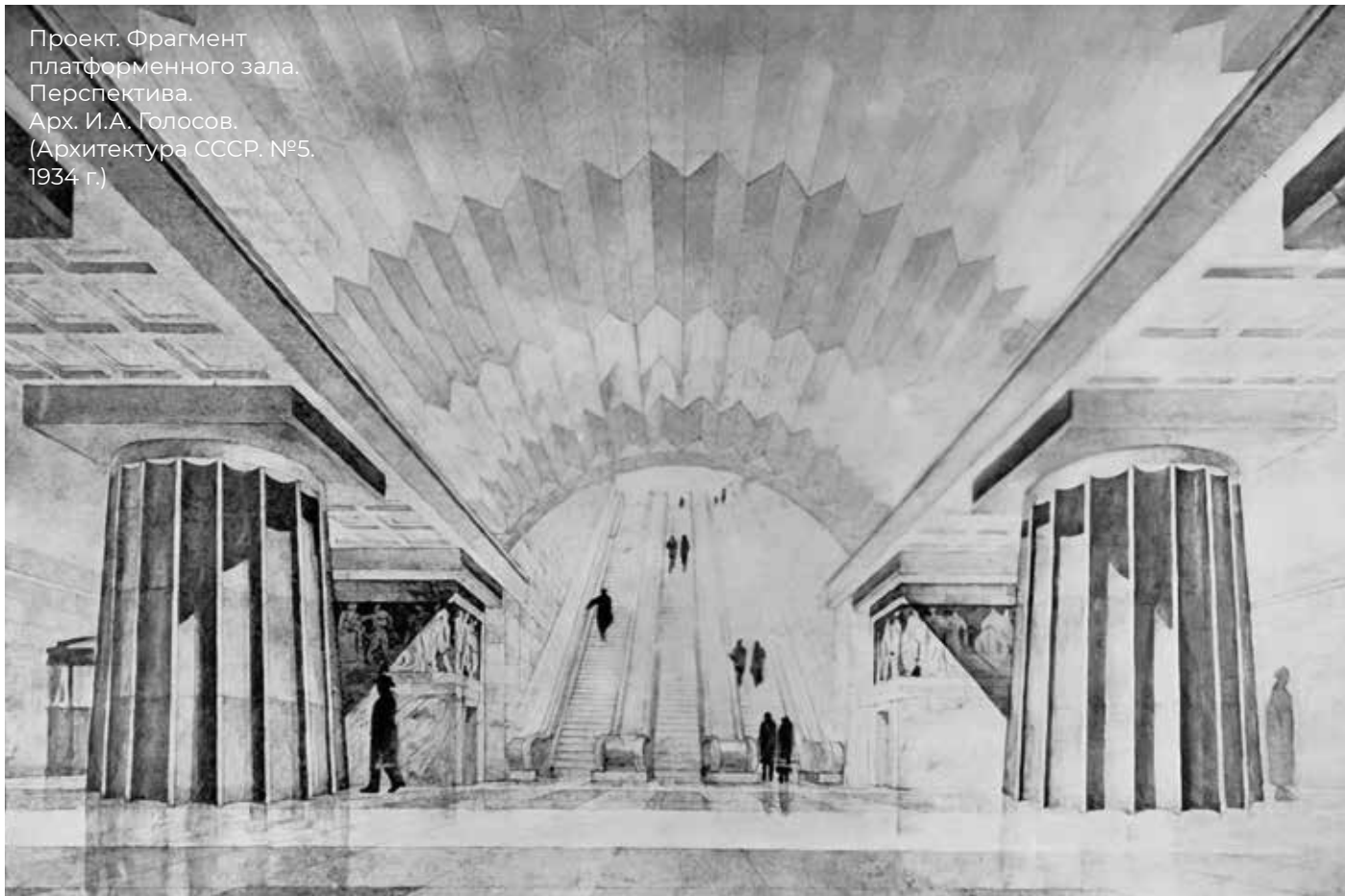
Наземный вестибюль станции «Красные ворота», ориентировочно, начало 1960-х годов. (Архив музея Мосметростроя)



Наземный вестибюль станции в разные годы менял цвет фасада и конструкцию дверей. В 1986 году (на фото) – станция «Лермонтовская». В 2023 году, во время реставрации вестибюля, возвращена первоначальная терразитовая штукатурка



Проект. Фрагмент
платформенного зала.
Перспектива.
Арх. И.А. Голосов.
(Архитектура СССР. №5.
1934 г.)



Архитектурное решение станции «Красные ворота», данное проф. И.А. Голосовым, выдержано в простых формах, причем особое внимание обращено на выражение специфики метро. Надземный вестибюль оформлен двумя скульптурами шахтёров-ударников, а с боковых переулков – входными арками. Решение вестибюля этим приёмом дает возможность быстрого опознания станций и в то же время включает архитектуру метро в оформление площади. Подземную станцию проф. Голосов проектирует с круглыми пилонами, несущими свод и утолщающимися книзу. Предполагаемые на пилонах каннелюры дают разнообразную игру света и в то же время приближают пилоны к колоннам, придавая стройность этим тяжелым опорам. Пилоны со стороны эскалаторов оформляются барельефом на тематику строительства метро. В качестве облицовочного материала предлагается белый мрамор.

«Архитектура СССР». №5, 1934 г.



Проект. Наземный
вестибюль.
Арх. И.А. Голосов.
(«Архитектура московского
метро». М., 1936 г.)



Проект центрального зала и наземного вестибюля станции. Арх. И.А. Фомин. («Строительство Москвы». № 5. 1934 г.)



4 февраля с.г. освобожден от тепляка наземный вестибюль станции метро «Красные ворота». Вестибюль спроектирован проф. Ладовским в виде сложного арочного портала, напоминающего своим строением подземные тоннели. В дальнейшем вестибюль будет украшен барельефами скульптора Королёва, изображающими отдельные моменты строительства метрополитена (возможно в статье ошибка и имеется в виду станция «Кировская». – М.К.).

«Московский большевик». № 30. 1935 г.



Макет.
Станция «Красные ворота».
Наземный вестибюль.
Арх. профессор Н.А. Ладовский.
1934 год



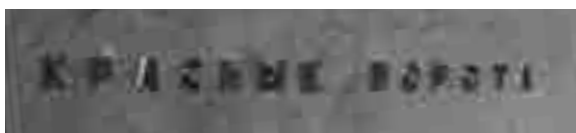
Перрон станции «Красные ворота». Первоначально путевые стены были выполнены из бетона, который позже облицевали керамической плиткой. 1947 год. (Фото: В. Савостьянов, Л. Великжанин. Архив музея Мосметростроя)

Надпись на путевой стене – «Лермонтовская». Стены выложены плиткой. Фото начала 1980-х годов



Современный вид. Пол на платформе заменён на гранитный. Надпись на путевой стене – «Красные ворота». (Фото: М. Куделя, 2025 г.)





Центральный зал станции. Пол выложен двумя видами плитки. 1935 год.
(Архив музея Мосметростроя)



Название станции на путевой стене
в разные годы

Современный вид. Износившаяся плитка
на полу центрального зала в середине
1980-х годов была заменена на гранитные
плиты двух цветов. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)





Кассовый зал станции. Опытные образцы турникетов. Фото: В. Захаров, 1935 год. (С сайта: www.mirmetro.net)

Вид из коридора на эскалаторный зал. («Архитектура СССР». № 4. 1935 г.)



Современный вид. Вид из коридора на эскалаторный зал, где теперь расположены турникеты. Плитка на полу заменена на гранит. Вместо потолочных светильников – лампы дневного света. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)





Эскалаторный зал станции.
Пол выложен керамической плиткой двух цветов.
(«Станции московского метро». М., 1936 г.)

Современный вид эскалаторного зала. Плитка на полу заменена на гранит. Вместо потолочных светильников – лампы дневного света. (Фото с сайта: www.mirmetro.net)



Экспериментальные турникеты на станции.
На заднем плане – первоначальный тип
деревянных дверей 1935 год.
(Фото с сайта: www.mirmetro.net)





Интерьер станции.
1934 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Подземная часть станции «Красные ворота» представляет собой тип станции глубокого заложения. В окончательном проекте оформления платформенного зала этой станции И.А. Фомин почти не отошел от конкурсного проекта. Осталась та же сложная и интересная система кессонов на сводах и лишь чёрно-красный уральский порфир заменён более мягким тёмно-красным мрамором – шроша. В прекрасной прорисовке отдельных деталей, в проявлении тонкого чувства меры и пропорций в соотношениях, например, между формой массивных столбов и профилями их деталей, видно большое, зрелое и прекрасное мастерство автора.

В основу пространственной композиции наземного вестибюля арх. Н.А. Ладовским положена форма цилиндрического свода, наклонно выходящего из-под земли и представляющего как бы продолжение тоннеля метро. Этот свод завершается громадным арочным порталом.

«Архитектура СССР». №4. 1935 г.

Интерьер станции. Керамическая плитка пола заменена на гранитную. На потолке появились кессоны, изменились лампы освещения. Облицовка колонн и цвет стен были изменены. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



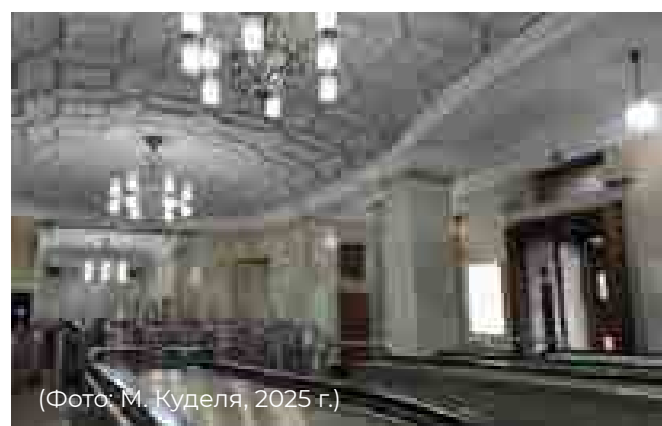
Вход на станцию в высотном здании на Садово-Спасской улице. Начало 1980-х годов. Вверху – «Лермонтовская», внизу – «Красные ворота». Двери воссозданы во время реставрации 2016 года



Внутренний вестибюль в высотном здании. Светильники возле входа были заменены. Убраны помещения телефонов-автоматов.

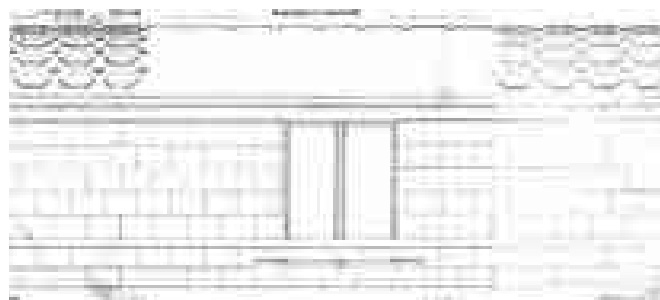


(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

На путевых стенах планировалось разместить рекламу. Для этого были устроены декоративные рамы из плитки. Проектное предложение сделать их мраморными не было утверждено. В первое время после открытия станции вместо плитки была использована штукатурная отделка с рустами, имитирующими каменную кладку.



Рамки под рекламу
белого, мрамора

Смешивание при
установке элементов штукатурной
отделки с рустами
Полосы
20/10

название станции при открытии

КИРОВСКАЯ

ПРОЕКТНЫЕ НАЗВАНИЯ:

«Мясницкая», «Мясницкие ворота»

НАЗВАНИЯ СТАНЦИИ:

«КИРОВСКАЯ» С 15 МАЯ 1935 ГОДА ПО 5 НОЯБРЯ 1990 ГОДА

● «ЧИСТЫЕ ПРУДЫ» С 5 НОЯБРЯ 1990 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

АРХИТЕКТОРЫ: Н.Я. Колли, Ф. Заммер, С.Г. Андриевский, Л.П. Шухарева

РЕКОНСТРУКЦИЯ: Л.Н. Попов, А.Ф. Фокина

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: А.Ф. Денищенко

Много мыслей вызывает павильон у Кировских ворот. За последнее время лозунг освоения наследия некоторыми архитекторами легкомысленно превращался в беспринципный и самый поверхностный грабёж этого наследия. Во многом проявлялись рабство, творческая беспомощная зависимость от внешних форм классики. Правильное понимание лозунга освоения наследия, соединённого с художественной силой, художественной честностью – явление столь же желанное, сколько и редкое. Кировский павильон (арх. Колли и Заммер) представляется нам одним из этих положительных примеров.

Архитектура павильона по своему общему тону композиции вполне классична, но без классической бутафории. Прежде всего она решает один из важнейших моментов, который составлял главную силу римского зодчества, секрет мастерства Возрождения и Версаля – решает вопрос ансамбля. Форма, местоположение павильона органически входят в сферу ближайшего окружения, повышают формальный смысл последнего, создают в пространстве организующую гармонию. Не чужеродным, мешающим, непонятым элементом, а дополняющим, украшающим, благоустривающим весь этот городской узел, встаёт павильон. Осмотр его с разных мест площади, с бульвара, с углов Кировской ул., убеждает глубочайшим образом в разрешении ансамблевой проблемы, в её, понятно, не стилевом, а объёмном выражении. Внешним чертам архитектуры павильона чужда мания величия, превращающая небольшие сооружения в карликовые Пантеоны. Нет здесь архитектурной лжи, нет заумного языка. Наоборот, всё просто, очень спокойно, понятно и очень ясно.

Архитектоника общей формы отвечает своим абсолютным размерам, она «масштабна». Язык архитектурных деталей крепок, сочен и лаконичен без сухости и утрировки. В композиции, внешне лёгкой, чувствуется скрытая сила и уравновешенность творческой зрелости. Внутреннее пространство павильона подкупает ощущением высоты, простора, сочетающихся с своеобразным видом здоровья и опрятности архитектурной формы. Создаётся впечатление бодрости, уверенности, несмотря на неоконченные ещё отделочные работы. Вечером внутренность павильона, насыщенная светом через широкий проём, делается особенно притягательной. Безликие, плоские Кировские ворота приобрели художественное лицо, остающееся в памяти светлым и отрадным впечатлением.



Наземный вестибюль станции «Кировская». Портал белого цвета. Фото 1935 года



1980 г.



1993 г.



2025 г.

Двери наземного вестибюля станции в разные годы

Отмечались случаи падения объёмных букв «МЕТРО» с крыши здания, их монтировали заново. На карнизе появилась надпись «Им. Л.М. Кагановича». Временно отсутствует надпись «МЕТРО». Позже эта надпись осталась только со стороны площади. Над входом на станцию расположены 4 шарообразных светильника. По периметру вестибюля устроена небольшая лестница. Портал из натурального камня. Фото 1938 года.

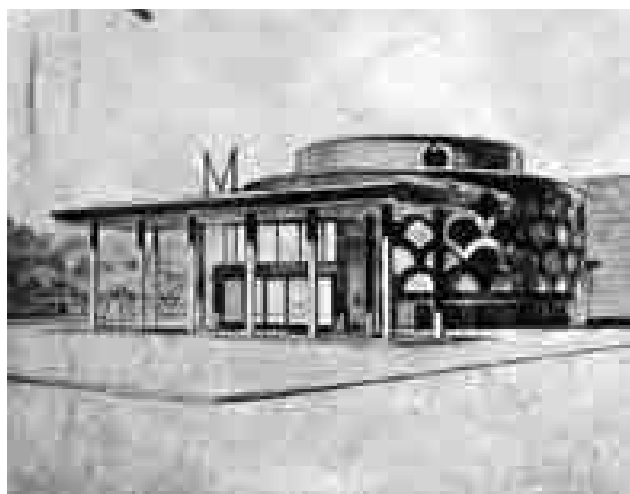


Современный вид станции «Чистые пруды». Во время реставрации фасада в 2022 году вместо дверей из алюминиевого профиля были установлены деревянные двери, аналогичные первоначальным, воссозданы гранитные входные порталы и металлические витражи над ними с оригинальной расстекловкой (стальные вместо алюминиевых). В круглые оконные проёмы на боковых фасадах вернули стёкла. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)





Проект. Станция метро «Мясницкие ворота». Арх. проф. Н.Я. Колли. 6-я проектная мастерская Моссовета. («Строительство Москвы». №5. 1934 г.)



Утверждённый проект станции
«Кировская». Наземный
вестибюль. 1934 год.
Арх. Н.Я. Колли.
(Канадский Центр Архитектуры)



Проект станции «Кировская»
(б. «Мясницкие ворота»). 1934 год.
Наземный вестибюль. Варианты.
Арх. Н.Я. Колли.
(«Архитектура московского
метро». М., 1936 г.)



Проект. Платформенный зал станции. Перспектива. Арх. проф. Н.Я. Колли и арх. Ф.И. Заммер.
(«Строительство Москвы», №5, 1934 г.)



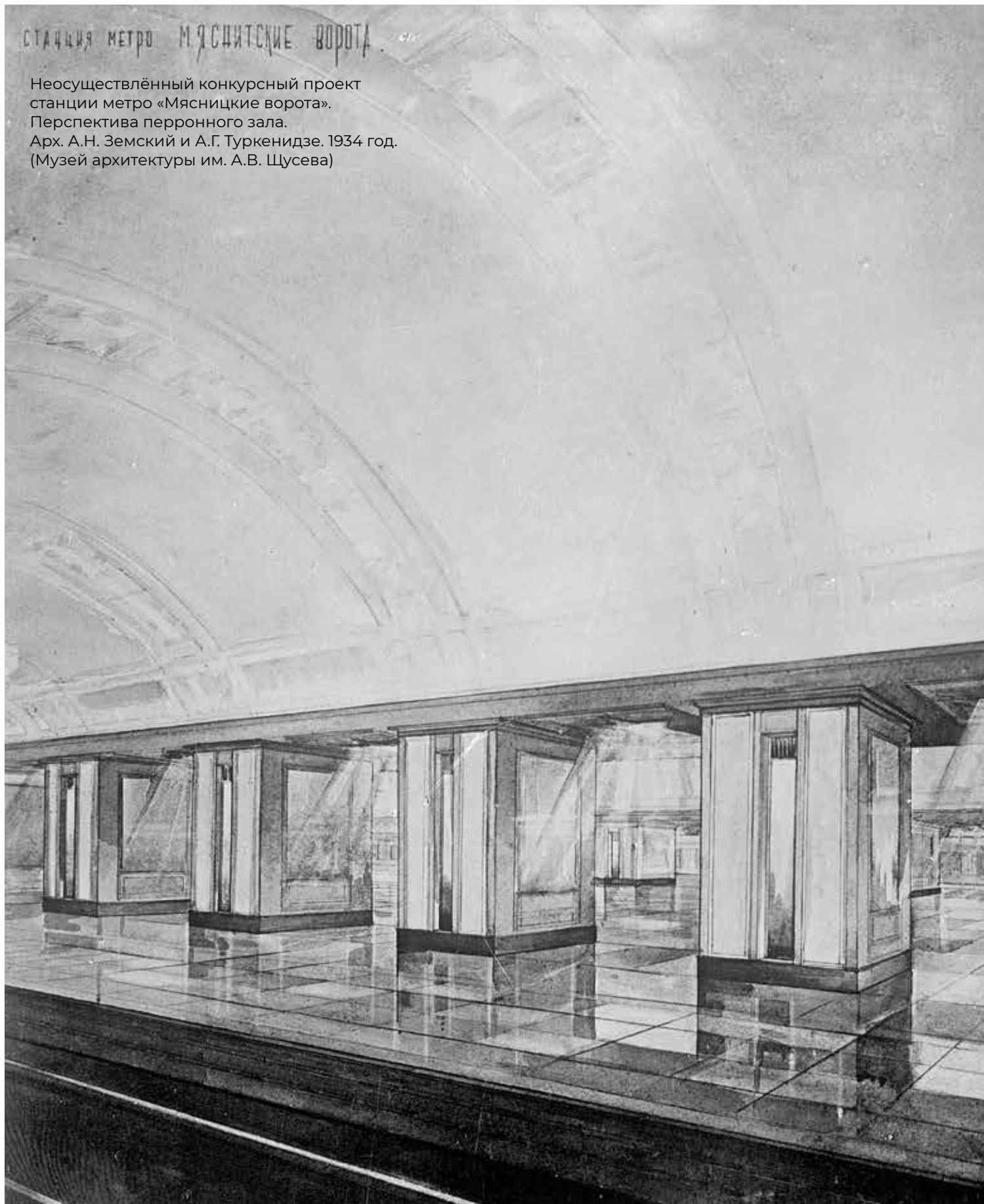
Наружный вестибюль
«Кировской» станции
(б. «Мясницкие ворота») будет
оформлен огромным барельефом,
сделанным на белом мраморе.
(«Вечерняя Москва». № 11,
13 января 1935 г.)

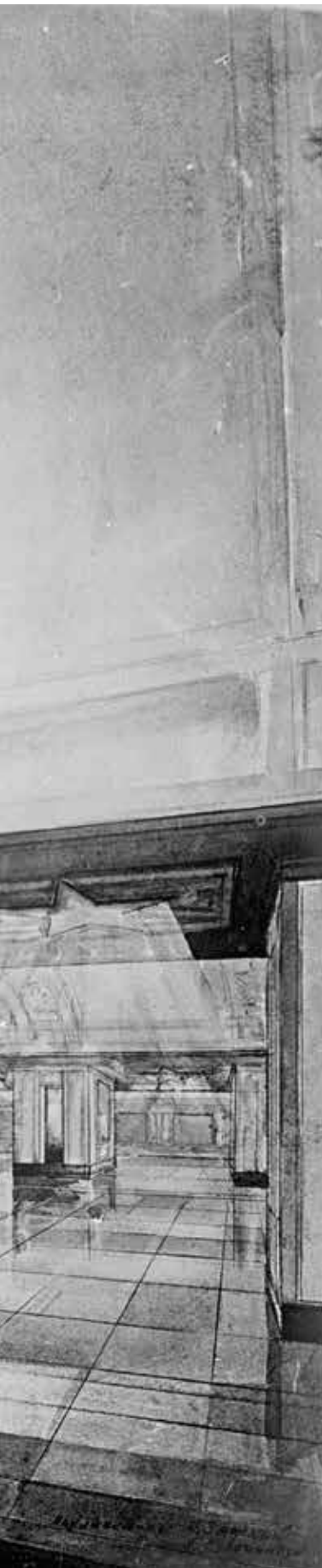
Проект оформления
станции метро
«Кировская». Скульптор
Б. Королёв за работой.
Тема: «Труд на метро»



СТАНЦИЯ МЕТРО МЯСНИЦКИЕ ВОРОТА

Неосуществлённый конкурсный проект
станции метро «Мясницкие ворота».
Перспектива перронного зала.
Арх. А.Н. Земский и А.Г. Туркенидзе. 1934 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)





Проект. Южная часть центрального зала. Арх. Н.Я. Колли.
(«Работы архитектурно-проектировочных мастерских
за 1934 г. Мастерская №6». 1936 г.)



Проект станции метро «Мясницкие ворота».
Арх. Г.П. Гольц и С.Н. Кожин. («Архитектура СССР». №5. 1934 г.)

Станция «Мясницкие ворота» (проект арх. Н.Я. Колли) запроектирована в виде большого светлого помещения. Все средства мобилизованы архитектором для того, чтобы избежать впечатления мрачности, которое могло бы возникнуть при спуске в глубокое подземелье станции. Полированный мрамор и шлифованное стекло превращают пилоны в светящиеся стены и дают приятный дневной свет. Облицовка потолка плитами из искусственного камня тона слоновой кости с рисунком из тех же голубых плиток подымает потолок. Главным источником света является, как и в подавляющем большинстве станций, отражённый свет, спрятанный в сводах по всей длине станции. Вестибюль отделан мрамором мягких тонов.

Из премированных проектов станции «Мясницкие ворота» необходимо остановиться на интересном проекте арх. Г.И. Гольца и С.И. Кожина (мастерская №1), недостатком которого, однако, является впечатление тяжести подземелья, что для станции метро нельзя считать правильным архитектурным мотивом.



Интерьер наземного вестибюля станции «Кировская».
1935 год. («Архитектура московского метро». М., 1936 г.)

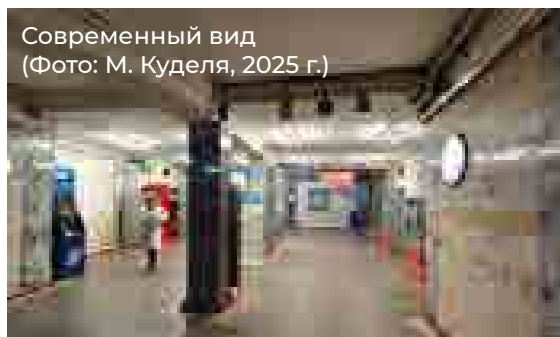


Эскалаторный зал станции «Кировская».
(«Архитектура московского метро». М., 1936 г.)

Современный вид. Торшеры были
убраны, как и полусферические
светильники на потолке.
Керамическая плитка заменена
на гранитную.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Эскалаторный зал. Изменена конструкция потолка и
системы освещения. Керамическая плитка на полу
заменена на гранитную. Установлены турникеты.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)





Кассовый зал станции. Позже плиточный пол был заменён на гранитный без сохранения орнамента, а мрамор на стенах – на мрамор. Фото 1935 года



Вход в эскалаторный зал.
1935 год. (Центр исторической
памяти «Народный музей
метрополитена»)



Перрон станции «Кировская». Стены облицованы шестиугольной плиткой. На своде – длинный ряд светильников. 1940 год. (Подарочный альбом «5 лет московскому метро» из архива Центра исторической памяти «Народный музей метрополитена»)



Путевые стены облицованы прямоугольной плиткой, светильники демонтированы. Фото 1960-х годов. (Архив музея Мосметростроя)



Современный вид. Путевые стены облицованы мрамором, прямоугольный орнамент утратил рельеф и идёт вровень со стеной. Надпись на путевой стене: «Чистые пруды». Прежнее название станции «Кировская» на пилонах демонтировано. Также после строительства в 1971 году центрального зала, на станции появились дополнительные проходы между пилонами. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)





В торце эскалаторного аванзала в 1935 году был установлен бюст С.М. Кирова. Фото 1940 года. (Подарочный альбом «5 лет московскому метро» из архива Центра исторической памяти «Народный музей метрополитена»)

Аванзал у эскалатора в подземной части станции. У стены портрет С.М. Кирова, выполненный художником Н. Соколовым. («СССР на стройке». №8. 1935 г.)

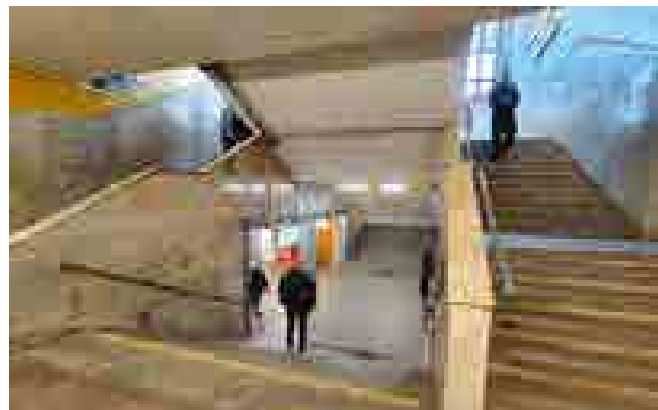
Торцевая стена центрального зала, построенного в 1971 году. После реконструкции станции сюда был перенесён бюст С.М. Кирова. Фото 1980-х годов





Лестницы, расположенные под наземным вестибюлем станции метро «Кировская». («Архитектура московского метро». М., 1936 г.)

Современный вид. На месте торцевой стены и бюста С.М. Кирова открыт переход на станцию «Сретенский бульвар». (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Современный вид. Светильники над лестницей были убраны, изменена форма перил. Плитка на полу заменена гранитным покрытием без сохранения орнамента. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Новые работы скульптора Манизера

тов. Манизер сообщил нашему сотруднику:

– Я закончил работу над монументальным бюстом С.М. Кирова, который предназначен для установки на Кировской станции московского метрополитена. Сейчас бюст находится в отливке в Ленинграде.

«Вечерняя Москва». № 64. 19 марта 1935 г.

Справочное бюро «Вечерней Москвы»

О. Романов: Кто автор скульптуры С.М. Кирова, установленной на станции метро «Кировская»?

Ответ: Автором бюста С. Кирова является скульптор Н. Томский.

«Вечерняя Москва». № 196. 22 августа 1969 г.

Вопрос об авторстве бюста остаётся открытым, несмотря на то, что на колонне есть надпись «М. Манизер» и то, что 28 апреля 1935 года готовый бюст его работы был отправлен из Ленинграда в Москву. Вместе с тем в Приказе №11/23 от 27 февраля 1959 года, который был подписан начальником Московского метрополитена А. Ежовым «О состоянии и мерах по улучшению дела охраны и реставрации памятников культуры в г. Москве», в качестве автора бюста упоминается В.А. Андреев.



В 2007 году бюст С.М. Кирова был демонтирован и позже установлен в переходе на станцию «Сретенский бульвар». (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

название станции при открытии

ДЗЕРЖИНСКАЯ

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«Площадь Дзержинского»

Названия станции:

«ДЗЕРЖИНСКАЯ» С 15 МАЯ 1935 ГОДА ПО 5 НОЯБРЯ 1990 ГОДА

● «ЛУБЯНКА» С 5 НОЯБРЯ 1990 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

АРХИТЕКТОР: Н.А. Ладовский

РЕКОНСТРУКЦИЯ: Н.А. Алёшина, А.Ф. Стрелков

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЕЙ: Д.Ф. Фридман, И.И. Ловейко

СКУЛЬПТОРЫ: А.М. Лавинский (скульптура), А.С. Мананникова (барельефы на фризе)

ХУДОЖНИК: И.В. Максимов

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: А.Ф. Денищенко

Станция «Площадь Дзержинского» выделяется прежде всего внешней архитектурой своего надземного павильона, выполненного по проекту арх. Фридмана и Ловейко. Архитектура этого павильона отличается масштабом, оригинальным решением входов и архитектурной композицией фасада. Как бы привязываясь к тому, что специфической чертой технологического процесса павильона метро является непрерывная эвакуация интенсивных людских потоков, архитекторы делают массивные порталы входы определяющим элементом композиции всего вестибюля. Хотя эти порталы арки и тяжеловесны, но благодаря броскости и ассоциативной привязке к метро, этот приём следует признать удавшимся. Несмотря на иной характер обработки верхней плоскости фасада посредством барельефного фриза, ряда окон и вертикальной декоративной венчающей части, диссонанса в сочетании отдельных частей почти не чувствуется. Мажорная тематика барельефных фигур фриза (рабочие, колхозники, физкультурники) и жизнерадостность их экспрессии возмещают архаичность тяжёлых порталов арок.

Активно проработана архитектура верхних вестибюлей станции. Большая высота, переливающееся пространство смежных вестибюлей и широкий полуциркуль перекрытия с рассекающим по нему отраженным светом создают пространство, производящее впечатление торжественности. Стена со стороны входа монументально обработана деревом. Массивные колонны увенчиваются капителями подчеркнуто декоративного характера. Своды при самом входе в вестибюль покрыты росписью «сграффито», хотя рассматривать её так высоко трудно и неудобно. К тому же роспись выполнена в графической манере, рассчитанной на сравнительно пристальное восприятие. Переход впечатляет своими изогнутыми поверхностями, облицованными жёлтыми глазурованными плитками с узкими чёрными вертикальными интервалами и чёрным цоколем. Интенсивный свет полусферических люстр выгодно усиливает светлоту тона стен. Предэскалаторный вестибюль перекрыт без колонн. Стены его облицованы розовым мрамором. Кессонная обработка перекрытия связана с оригинальной композиционной системой распределения световых точек – шарообразных люстр. Несколько неопределённое впечатление вызывает постановка двух четырёхгранных колонн, ведущих из эскалаторного вестибюля в переход не перпендикулярно, а в диагональном направлении. Скромно решены арх. Ладовским сами залы станций, которым придана форма узких однопутных тоннелей.



Наземный вестибюль станции «Дзержинская». (▲ «Работы архитектурно-проектных мастерских за 1934 г. Том 2. Мастерская № 5». 1936 г.)

Наземный вестибюль станции «Дзержинская». Оконные переплёты в арках стали рассчитаны на меньший размер стёкол. Двери из алюминиевого профиля вместо первоначальных – деревянных. (▼ Фото начала 1970-х годов)

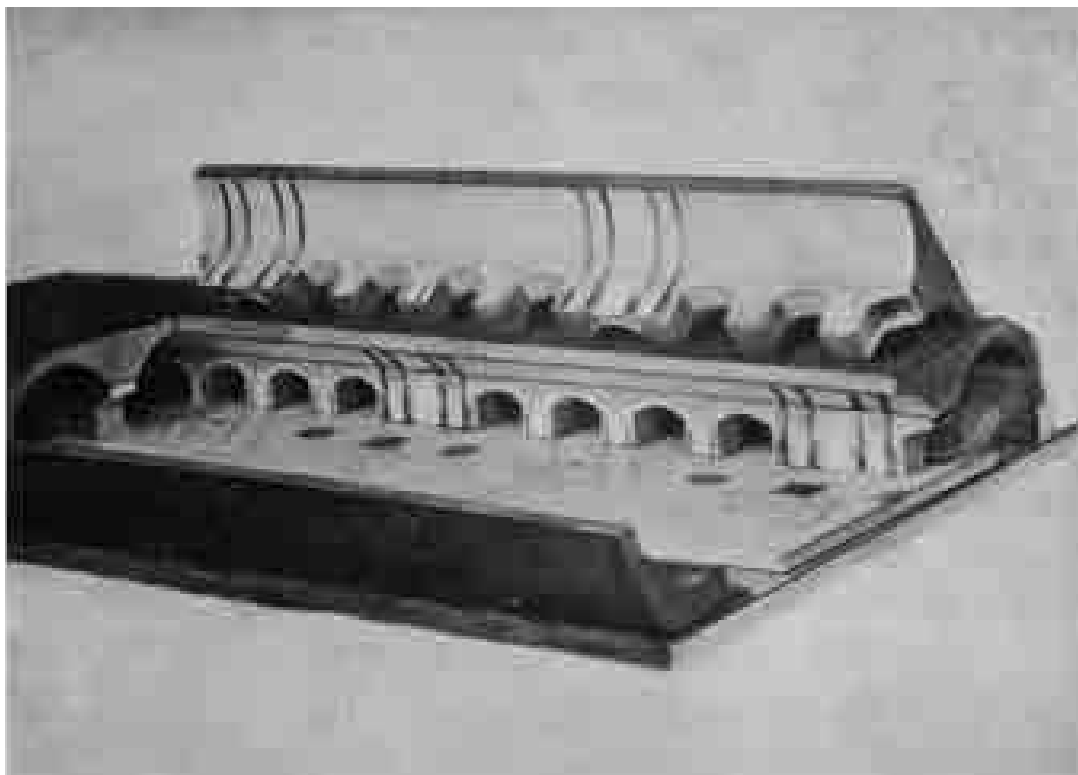


Мемориальная доска со станции «Дзержинская». («Московский метрополитен – лучший в мире!». Диафильм. 1952 г.)

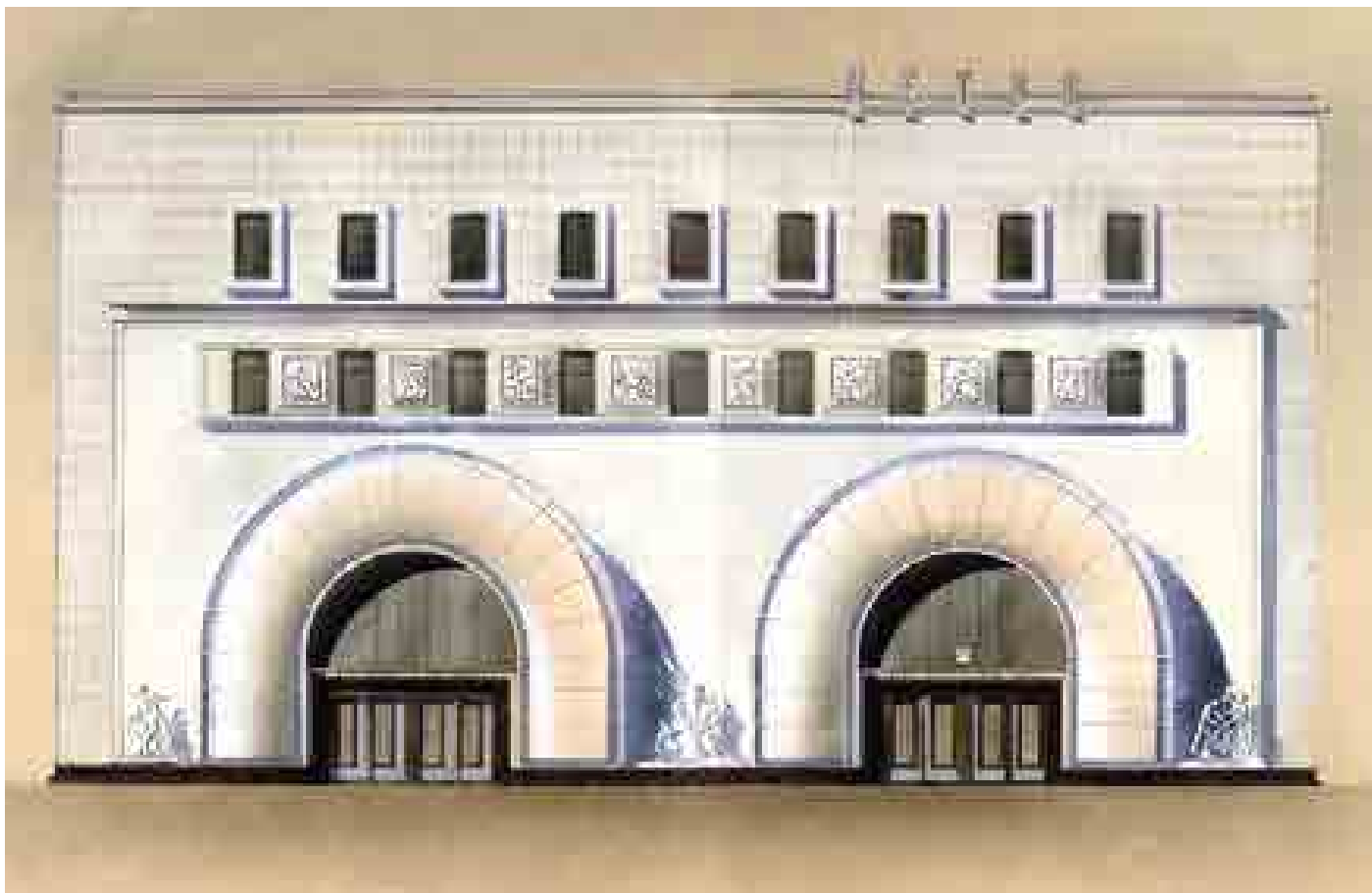




Проект станции. Перронный зал. Арх. Н.А. Ладовский. 1934 год

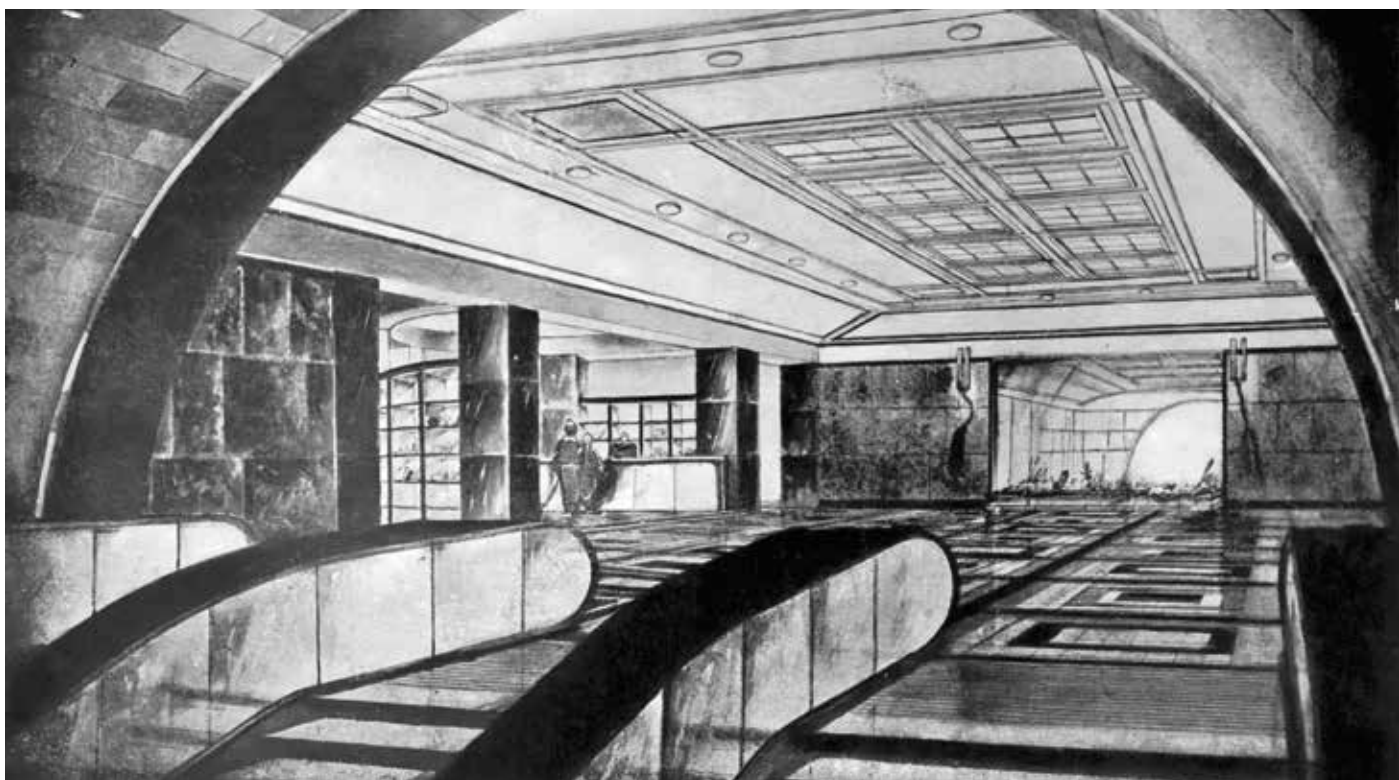


Макет. Проект станции метро на площади им. Дзержинского. Арх. Н.А. Ладовский. Из-за возникших геологических сложностей станция была построена без центрального зала. («Строительство Москвы». №5. 1934 г.)



Проект. Наземный вестибюль станции «Дзержинская». По проекту у фасада предполагалось разместить 3 скульптурных группы из бетона, однако, сделали только одну, центральную – «Метростроевцы»

Проект эскалаторного зала. («Архитектура московского метро». М., 1936 г.)





Роспись свода наземного вестибюля станции «Дзержинская», выполненная в стиле сграффито. Художник: И.В. Максимов. Работа была выполнена бригадой художников в составе Танклевского, Муллера, Чернышёва, Белова

Наземный вестибюль станции «Площадь Дзержинского» расположен в первом этаже одного из зданий, стоящих на площади. Автор оформления этого вестибюля, арх. И.И. Ловейко, под руководством арх. Д.Ф. Фридмана, производит полную архитектурную реконструкцию всего фасада здания, в котором помещен вестибюль. Входы и выходы трактованы в виде двух внушительных по размерам арочных порталов.

«Архитектура СССР». № 4. 1935 г.



Интерьер наземного вестибюля. 1934 год



Макет. Фасад наземного вестибюля станции на площади им. Дзержинского. 1934 год



Проект. Фрагмент центрального зала. Арх. Л.С. Теплицкий. 1934 год



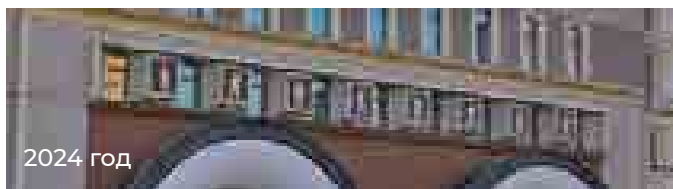
Наземный вестибюль станции «Дзержинская». 1947 год.
(Архив Государственного центрального музея современной истории России)



1935 год



2013 год



2024 год

Оформление фриза над арками входа. На фото видно, как менялись барельефы и цвет фасада в разные годы

Барельефы работы скульптора А.С. Мананниковой были практически полностью утрачены к 2006 г. Во время реконструкции 2008–2014 годов на их месте появились новые, выполненные в другой стилистике, даже отдалённо не повторяющие первоначальные сюжеты и сильно уступающие в уровне мастерства.

Группа «Метростроевцы».
Скульптор: А.М. Лавинский.
Бетон с мраморной крошкой. 1939 год





Эскалаторный зал. («Архитектура московского метро». М., 1936 г.). Позже была изменена потолочная система освещения. Керамическая плитка пола была заменена на гранитную без сохранения рисунка



Современный вид эскалаторного зала. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Оформление свода потолка, сделанное в технике сграффито. («Архитектура московского метро». М., 1936 г.)



Современный вид. Оригинальные светильники на стенах заменены на лампы дневного света. Роспись свода потолка утрачена. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Станция «Площадь Дзержинского» имеет также два путевых платформенных зала, соединенных лишь по концам вестибюльными залами. Автором оформления подземных частей этой станции является арх. Н.А. Ладовский.

Эту станцию, в силу ряда усложняющих моментов, было особенно трудно оформить. Задачу усложняла некоторая кривизна путевых станционных тоннелей в плане, криволинейность очертания всего сечения тоннеля, без прямых частей, грузность и массивность опор. Важную роль поэтому в архитектурном решении тоннелей играют подпружные арки, которыми свод тоннеля ритмически делится на отдельные звенья с неодинаковыми интервалами, создающими ритм, нарушающий монотонность свода и выводящий из поля внимания кривизну свода. При выборе освещения платформенных тоннелей избран принцип освещения самого перрона станции с затенением путевой части тоннеля.



Светильник наземного вестибюля станции



Бюст Л.М. Кагановича
на станции «Дзержинская».
(Музей архитектуры
им. А.В. Шусева)



Аванзал станции. Вид от эскалатора. Справа и слева внутри арки – проходы в служебные помещения. 1935 год



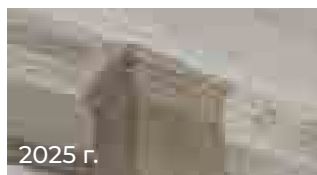
Бюст Ф.Э. Дзержинского
в Центре исторической памяти
«Народный музей метрополитена».
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



◀ Интерьер наземного вестибюля станции. («Архитектура московского метро». М., 1936 г.)



1936 г.



2025 г.

◀ Изменились капитель колонн и облицовочный камень. Фото в разные годы

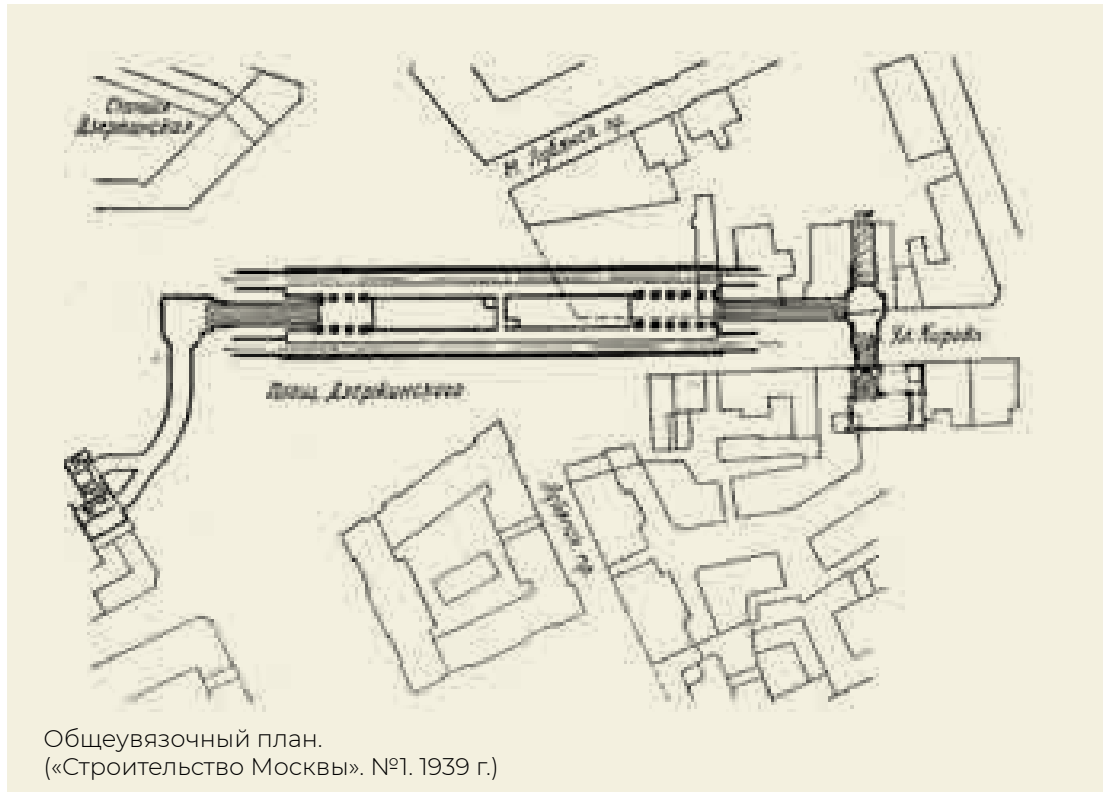
Проект второго выхода из метро на улицу Кирова (сейчас – Мясницкая), который планировали построить при реконструкции станции «Дзержинская». Вид на эскалаторный зал. Арх. Я.Г. Лихтенберг. («Строительство Москвы». №1. 1939 г.) ▼

Проект вестибюля в доме по ул. Кирова, 6. («Строительство Москвы». №1. 1939 г.)



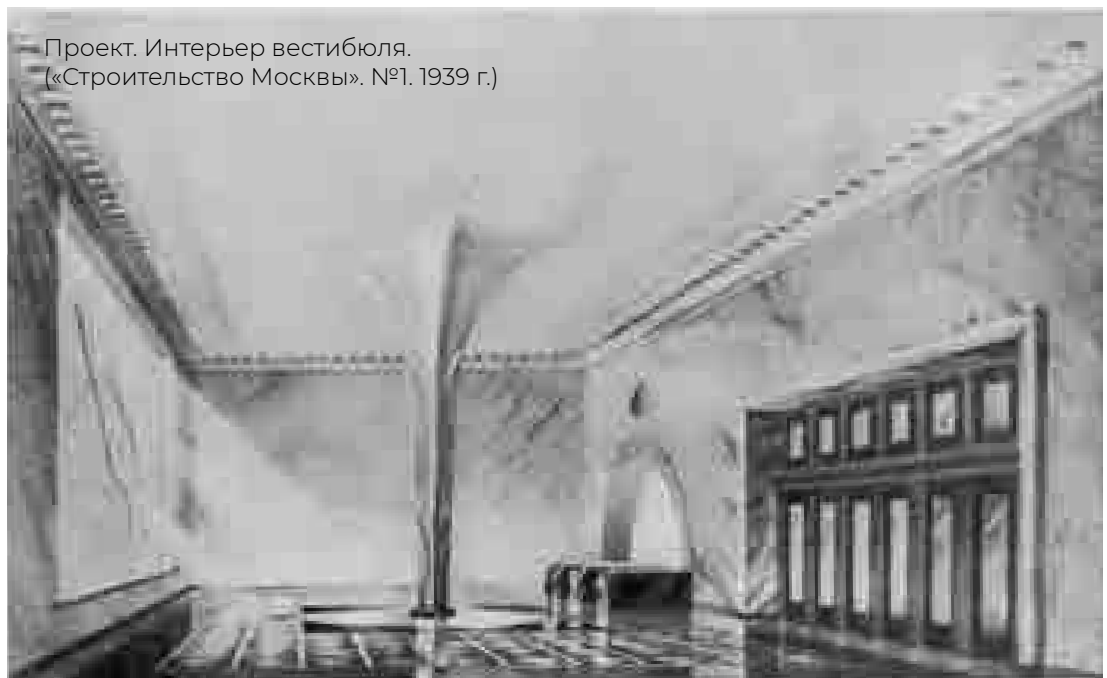


▲
Современный вид. Отсутствуют шарообразные светильники над лестницей слева и светильники в кессонах над колоннами. Пол из керамической плитки заменён на гранитный без сохранения орнамента.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Управление метрополитена им. Л.М. Кагановича предполагает расширить станцию «Дзержинская» – одну из самых загруженных потоками пассажиров. Метропроект составил эскизный проект второго вестибюля станции «Дзержинская» (автор арх. Я. Лихтенберг). Вестибюль запроектировано оборудовать в доме № 6 по ул. Кирова в помещении, занимаемом сейчас магазином стандартных цен. В просторном аванзале намечено устроить полы, пропускающие потоки тёплого воздуха. В сырую погоду здесь будет быстро просыхать обувь пришедших с улицы пассажиров. Это обеспечит чистоту на мраморных полах станции. Фасад нового вестибюля предполагается облицовывать серым гранитом.

«Московский большевик». № 278. 1938 г.





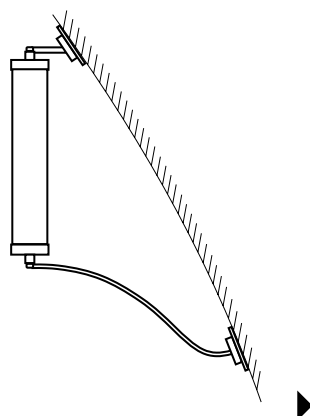
Освещение перронных залов осуществлялось длинным рядом небольших квадратных светильников, которые были закреплены вдоль козырьков бокового зала. Также на стенах располагались двухрожковые бра. Пол был покрыт асфальтом. Название станции «Дзержинская» располагалось на путевой и перронной стенах. 1935 год. (Фото: Г.Г. Петрусов. Из частной коллекции)



Светильники в проходе, ведущем от эскалаторов к перрону. 1935 год. («Архитектура московского метро». М., 1936 г.)



Название на путевой стене станции. («СССР на стройке». 1935 г.)



Бра, которые располагались на перронной стене после открытия станции. 1935 год.



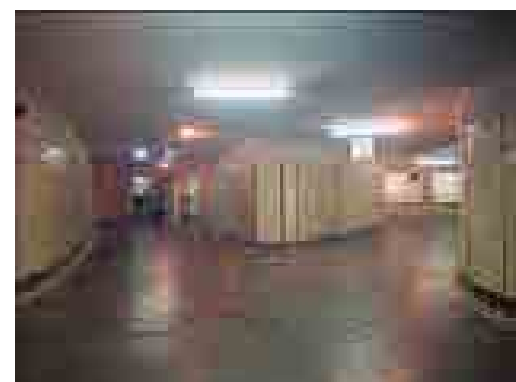


Светильники на стенах демонтированы.
На сводах появились стандартные шаровидные люстры.
1950-е годы. (Архив музея Мосметростроя)

Пол заменён на гранитный.
Полусферические лампы на
потолке заменены на лампы
дневного света. 2000-е годы.
(Фото с сайта: www.mirmetro.net)



Подходной коридор. Стены облицованы жёлтой
глазурованной керамической плиткой с вертикальными
чёрными вставками. На потолке – полусферические
светильники. Пол – квадратная керамическая плитка



Современный вид.
Плитка на стенах заменена
на новую, большего размера

название станции при открытии

ОХОТНЫЙ РЯД

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«ОХОТНОРЯДСКАЯ»

НАЗВАНИЯ СТАНЦИИ:

«ОХОТНЫЙ РЯД» С 15 МАЯ 1935 ГОДА ПО 25 НОЯБРЯ 1955 ГОДА

«ИМЕНИ КАГАНОВИЧА» С 25 НОЯБРЯ 1955 ГОДА ПО 15 ОКТЯБРЯ 1957 ГОДА

«ОХОТНЫЙ РЯД» С 25 НОЯБРЯ 1955 ГОДА ПО 30 НОЯБРЯ 1961 ГОДА

«ПРОСПЕКТ МАРКСА» С 30 НОЯБРЯ 1961 ГОДА ПО 5 НОЯБРЯ 1990 ГОДА

● «ОХОТНЫЙ РЯД» С 5 НОЯБРЯ 1990 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

АРХИТЕКТОР: Ю.А. РЕВКОВСКИЙ

ХУДОЖНИКИ: Н.Г. БОРОВ, Г.С. ЗАМСКИЙ

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЕЙ: Д.Н. ЧЕЧУЛИН И Ю.А. РЕВКОВСКИЙ (СЕВЕРНЫЙ ВЕСТИБЮЛЬ);

А.В. ЩУСЕВ, О.А. СТАПРАН И Л.И. САВЕЛЬЕВ (ЮЖНЫЙ ВЕСТИБЮЛЬ В ЗДАНИИ ГОСТИНИЦЫ «МОСКВА» НЕ СОХРАНИЛСЯ)

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: Н.М. КОМАРОВ

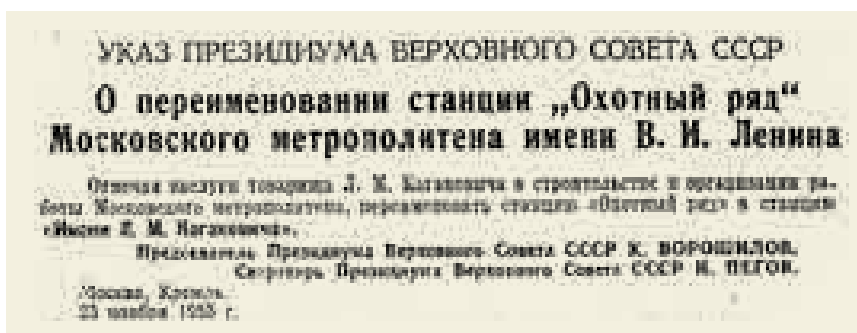
Станция «Охотный ряд» уже до открытия её получила у нас эпитет «сердца метро». Перед архитекторами её стояли две задачи: 1. Архитектурное преодоление выражения тяжести конструкций, воспринимающих нагрузку от слоя земли в 30–40 м и 2. Архитектурное решение надземных павильонов в условиях крайне интенсивной застройки многоэтажными и монументальными зданиями. Анализ комплекса надземных и подземных сооружений станции «Охотный ряд» показывает, что решение их нельзя признать равноценным. Перестроенный для северного вестибюля по проекту арх. Чечулина старый дом на углу Б. Дмитровки и Охотного ряда много выиграл. Нижний этаж его превращен в монументальную несущую часть. Однообразные прежде ряды окон перегруппированы мощными пилястрами. Здание ощутительно поднято вверх сильно развитой венчающей частью, состоящей из полного антаблемента и баллюстрады поверх него. Ниши по краям здания с большими статуями идеально сложенных фигур окончательно придают перестроенному зданию стиль, ассоциирующийся с насыщенными архитектурными формами станций московского метро. В общем высоком художественном уровне выдержана и внутренняя архитектура вестибюлей. Южный вестибюль (арх. Стапран и Савельев) выделяется обработкой перекрытия и отделкой стены. Грандиозное впечатление производят залы самой станции «Охотный ряд». По координатам – 170 м длины, 34 м ширины и 13 м высоты – станция «Охотный ряд» является наиболее грандиозным, построенным закрытым способом, подземным сооружением мира. К станции ведут шесть безупречных по отделке эскалаторов. В архитектурно-композиционном построении перронных зал авторы художники Боров, Замский и Ревковский старались исходить из простых монументальных форм, способных уничтожить у пассажиров ощущение пребывания на большой глубине. Облицовка перронных зал выдержана поэтому в светлых серебристых тонах мрамора и окраски. Насыщенный отражённый свет, действительно, скрывает величину несущих конструкций и создаёт атмосферу жизнерадостности.



Сотрудник ОРУДа у станции метро
«Охотный ряд».

Фото: Э. Евзерихин, 1937 год.
(С сайта: www.pastvu.com)

Заметка в газете
от 25 ноября 1955 года



Наземный вестибюль станции
«Проспект Маркса» в здании
гостиница «Москва». 1973 год.
(Фото с сайта: www.mirmetro.net)



Проект. Интерьер северного вестибюля. Арх. Д.Н. Чечулин.
(«Архитектура московского метро». М., 1936 г.)

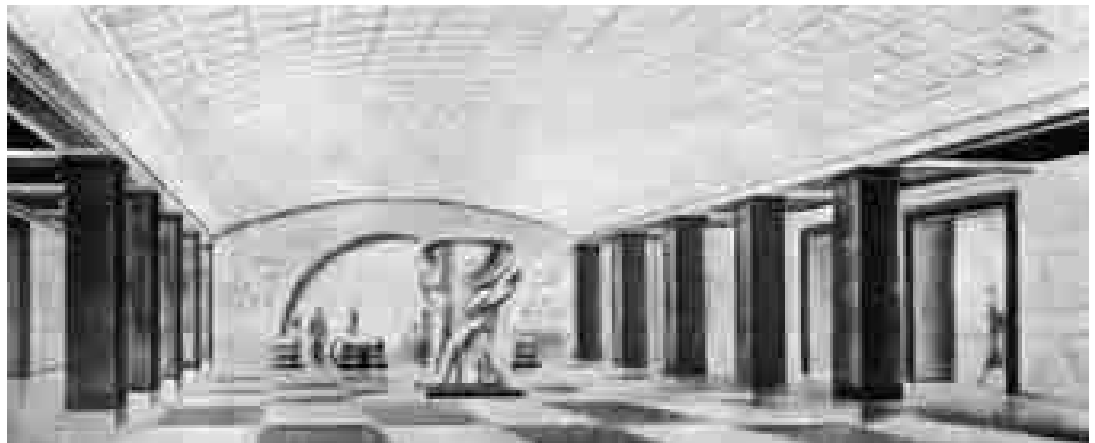


Проект. Северный вестибюль. Арх. Д.Н. Чечулин.
(«Архитектура московского метро». М., 1936 г.)

Проект. Станция
«Охотный ряд».
Переходы.
Арх.: Ю.А. Ревковский.
(«Архитектура
московского метро»,
М., 1936 г.)



Проект. Станция
«Охотный ряд».
Эскалаторный зал.
(«Архитектура
московского метро»,
М., 1936 г.)



Проект. Станция
«Охотный ряд». Вид
из центрального зала
на эскалаторы
(«Архитектура
московского метро»,
М., 1936 г.)

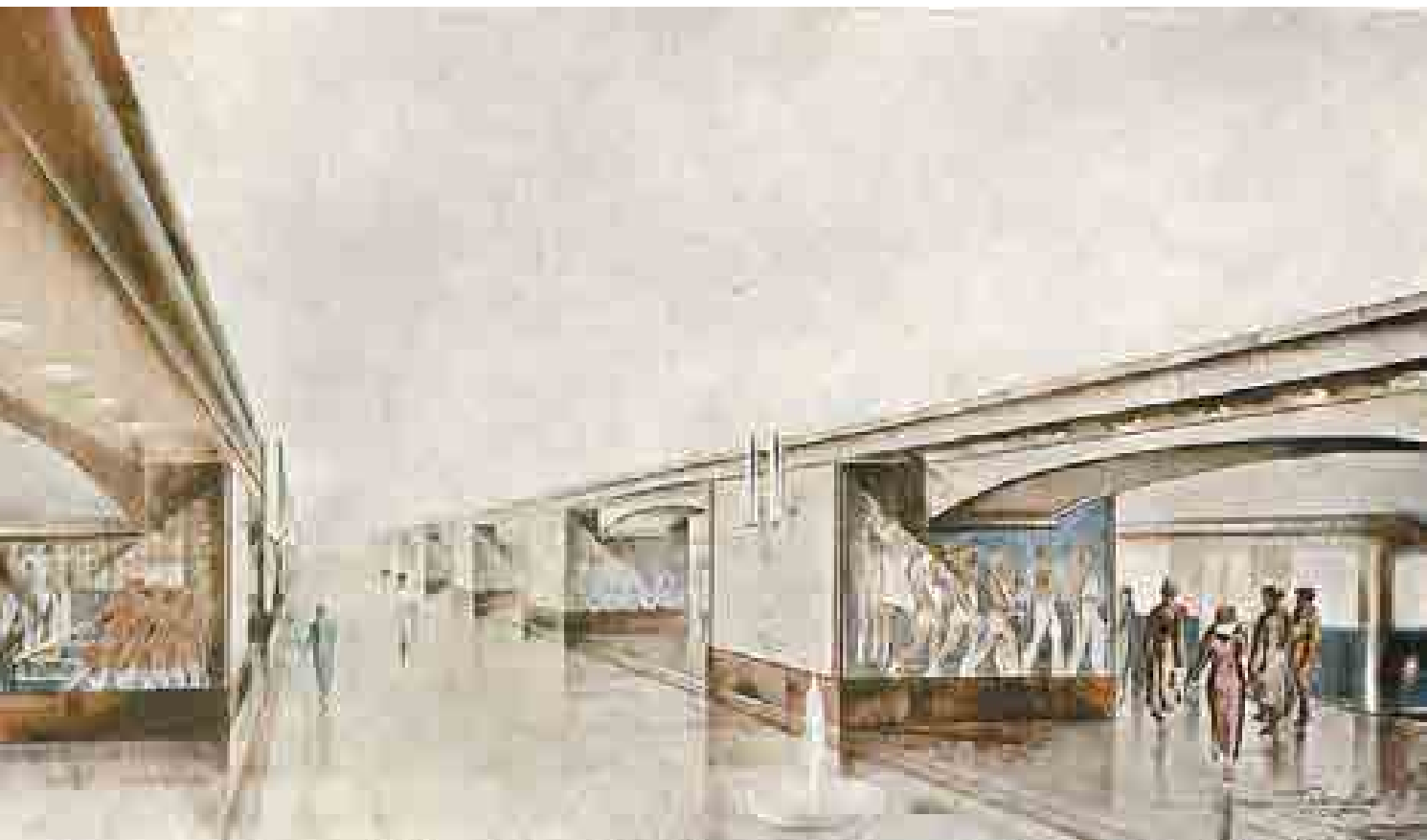




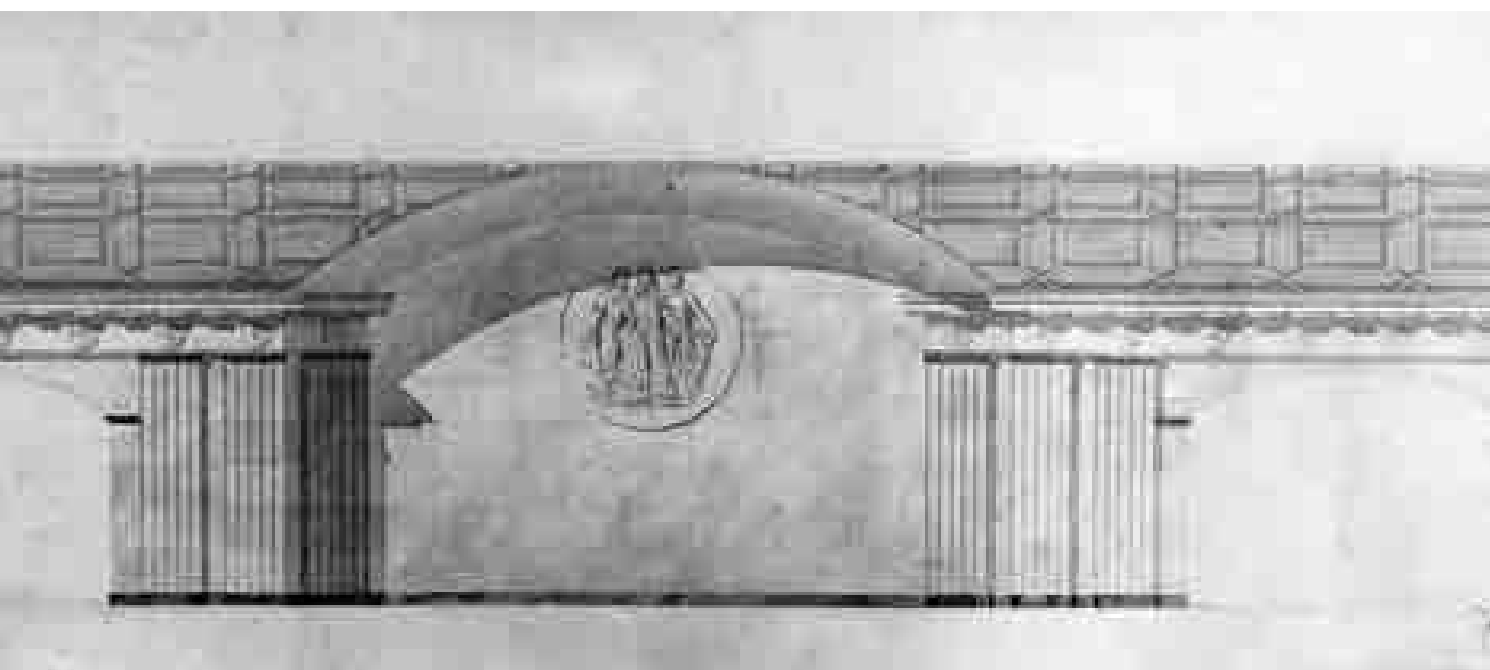
Проект. Центральный зал станции «Охотный ряд». Перспектива. Художники: Н.Г. Боров, Г.С. Замский и арх. Ю.А. Ревковский. 1934 год.
(«Работы архитектурных мастерских». Т. 2. 1936 г.)



Проект. Станция «Охотный ряд». Перспектива. Арх. Ю.А. Ревковский. 1934 год.
(Из семейного архива А.И. Таранова)

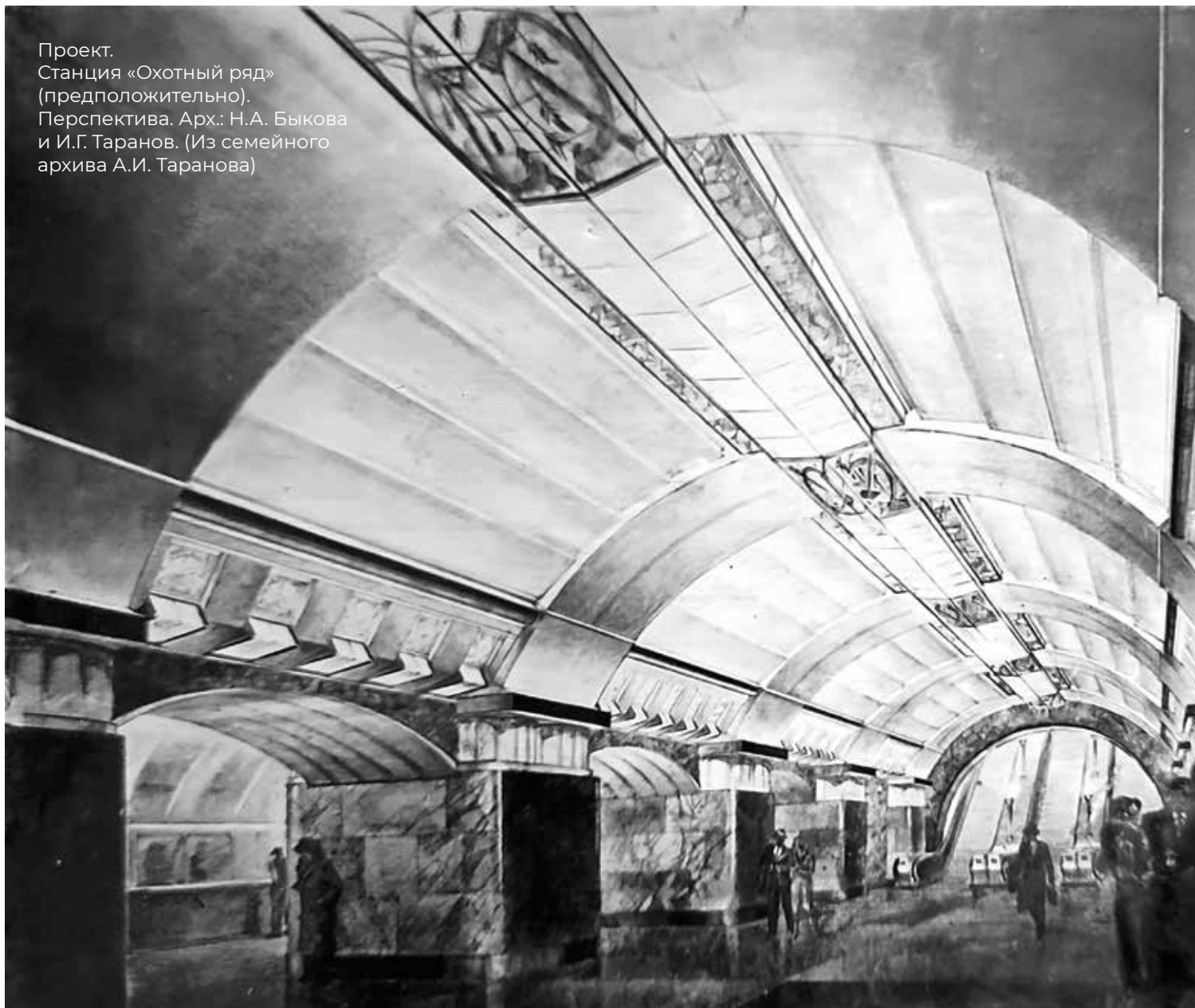


Проект. Станция метро «Охотный ряд».
Арх. Д.Н. Чечулин. 2-я проектная мастерская
Моссовета. («Строительство Москвы».
№5, 1934 г.)



Проект. Переход станции метро
«Охотный ряд». Развёртка стены.
Арх. Л.М. Поляков. 1940-е годы.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)

Проект.
Станция «Охотный ряд»
(предположительно).
Перспектива. Арх.: Н.А. Быкова
и И.Г. Таранов. (Из семейного
архива А.И. Таранова)



Проект. Станция «Охотный ряд».
Центральный зал. Перспектива.
Арх. И.Г. Таранов.
(Из семейного архива
А.И. Таранова)



С проектом станции «Охотный ряд» справился целый ряд авторов. Здесь обращают на себя внимание работы художественной мастерской Отдела проектирования (худ. Боров и Замский), арх. Чечулина (мастерская № 2), давшего в порядке собственной инициативы три варианта оформления этой станции, и арх. Ревковского (Метропроект).

Проекты тт. Борова и Замского и Ревковского, в основном близкие друг другу, дают простое, но в то же время богатое оформление станции «Охотный ряд». Художники и архитекторы, объединившие свои силы, нашли правильный путь разрешения поставленной задачи. Цветовая разделка потолков вестибюля создаёт впечатление просторного помещения, и ничто здесь не говорит о глубоком подземелье. Интересным является предложение т. Чечулина разделить яркими красками майолики пилонов, для того, чтобы создать впечатление воздушности и высотности потолка. Разнообразие предложений по станции «Охотный ряд» обеспечит не только возможность выбора проекта для строительства, но и возможность в ближайшее время составить все рабочие чертежи, так как архитектурное оформление найдено.

«Архитектура СССР». №5. 1934 г.

Московскими мастерскими Отдела проектирования было представлено 22 проекта и Метропроект 9. Лучшими проектами признаны проект акад. Фомина (руководитель мастерской № 8) – «Красные ворота» и проект арх. Н.Я. Колли (руководитель мастерской № 6) – «Мясницкие ворота».

Вторую премию получили проекты: арх. Андриевского (мастерская № 6) – «Комсомольская площадь»; художников Борова и Замского (мастерская № 12) – «Охотный ряд»; проф. Ладовского (мастерская № 5) – «Площадь им. Дзержинского»; арх. Чечулина (мастерская № 2) – «Охотный ряд»; арх. Ревковского (Метропроект) – «Охотный ряд»; проф. И. Голосова (мастерская № 4) – «Красные ворота» и арх. Виленского, Ромаса, Ершова и Скаржинского (мастерская № 9) – «Гаврикова ул.».

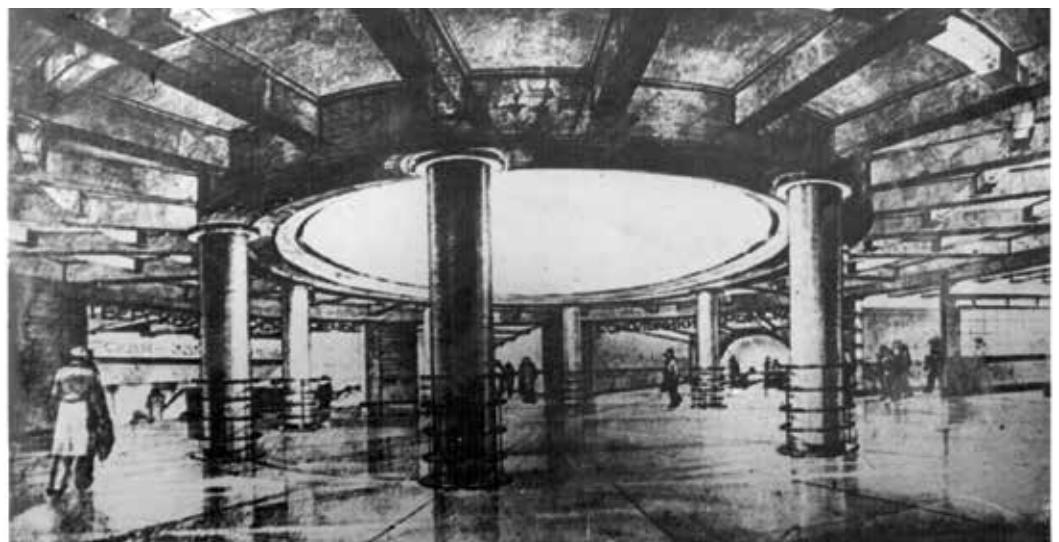
Третью премию получили проекты: арх. Мовчан, Быкова, Борова и Замского, Ликина, Гольца, Кожина, Туркенидзе и Замского.

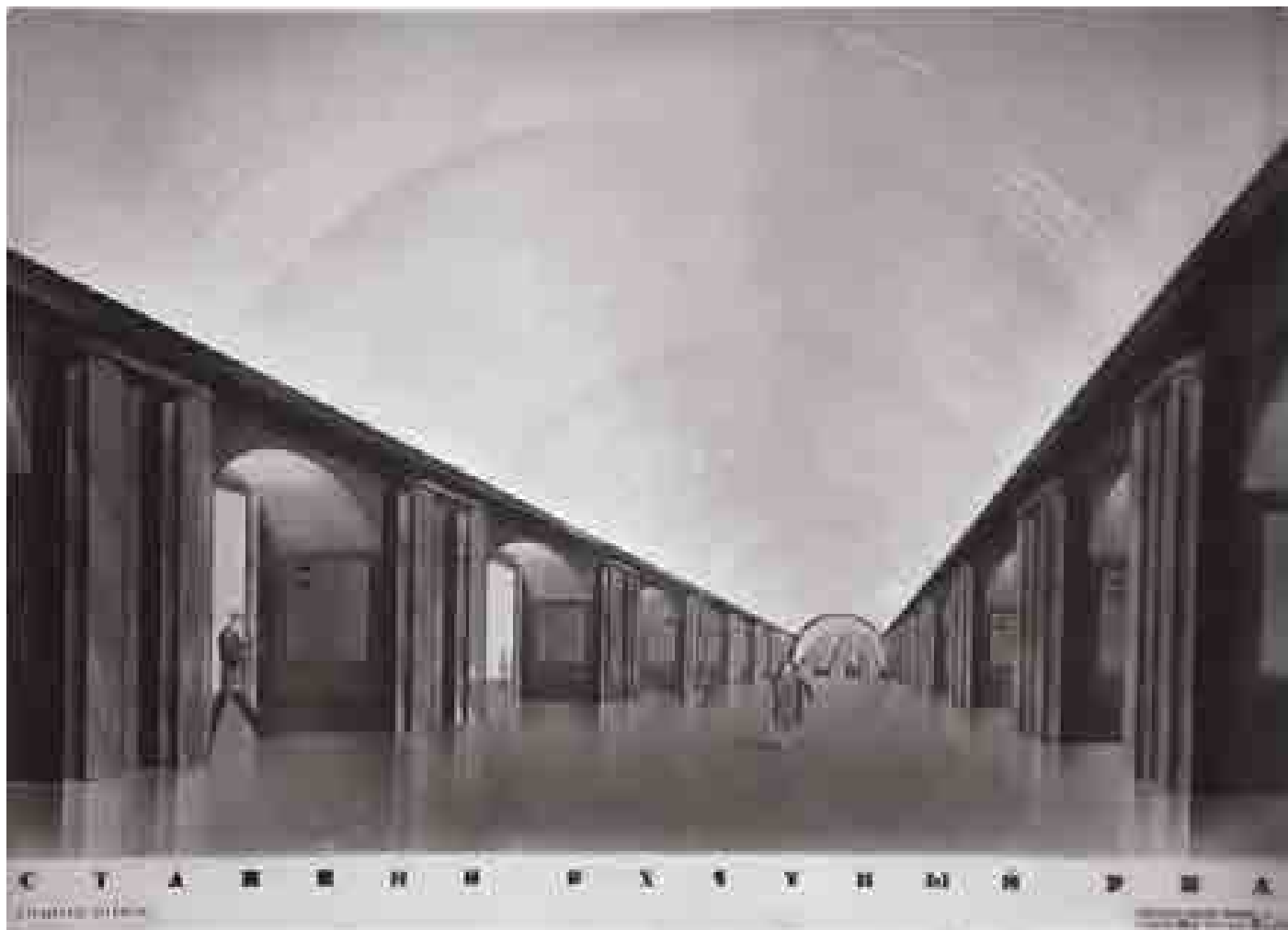
Таким образом из 31 проекта 15 проектов отмечены как лучшие и премированы.

«Архитектура СССР». №5. 1934 г.

Проект. Станция
«Охотный ряд».
Путевой зал. 1933 год.
Арх. И.Г. Таранов.
(Из семейного архива
А.И. Таранова)

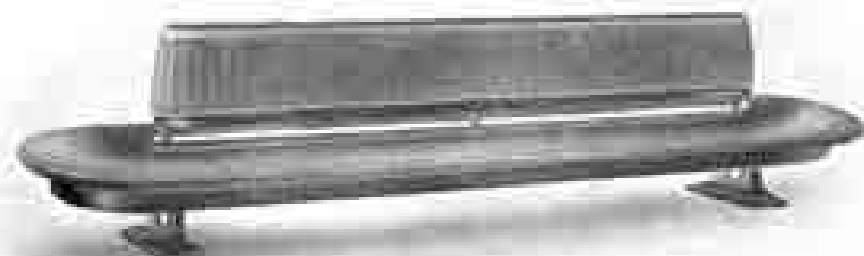
Проект. Станция
«Охотный ряд».
Верхний эскалаторный
зал. 1933 год.
Арх. И.Г. Таранов.
(Из семейного архива
А.И. Таранова)





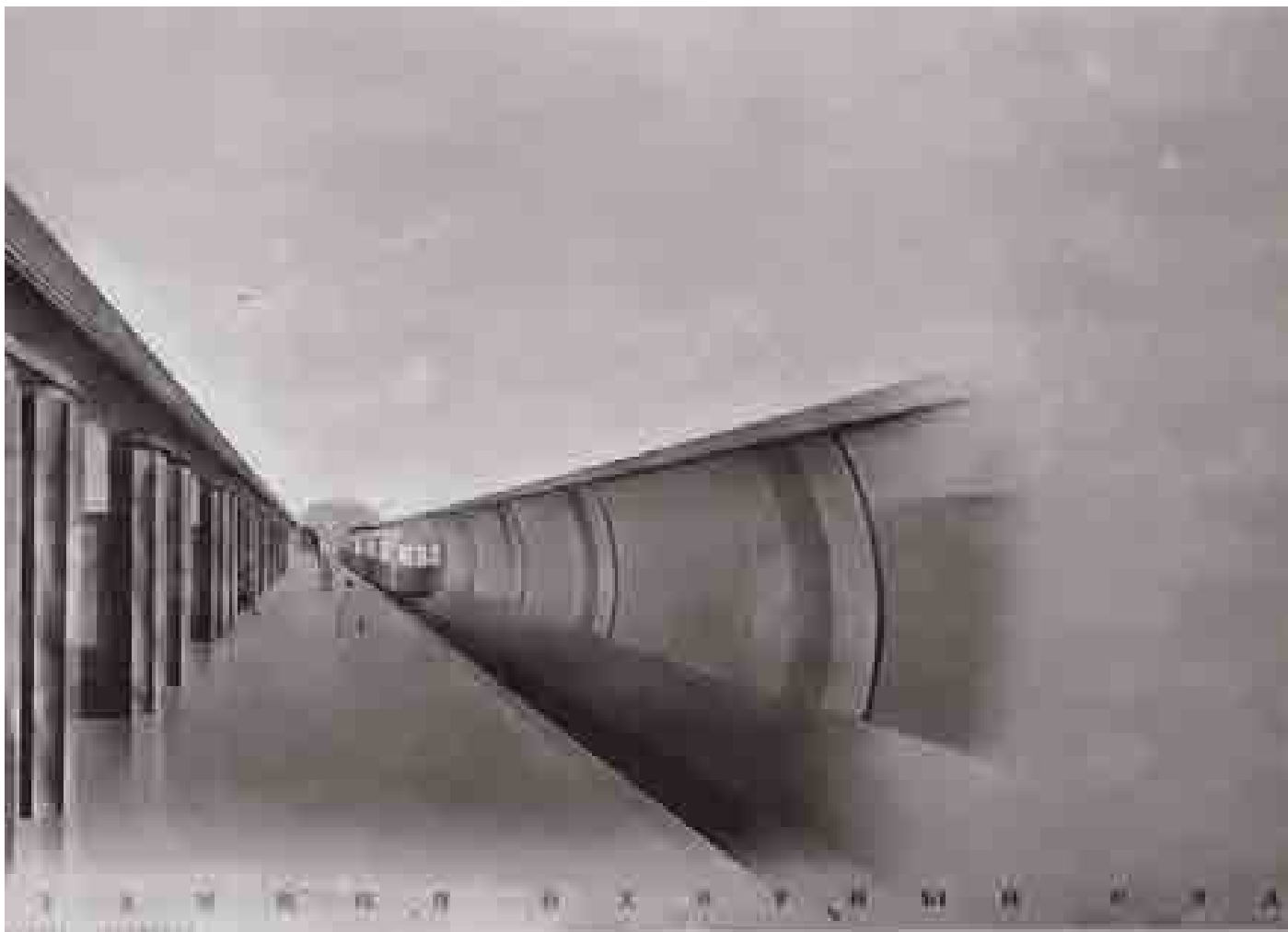
Перспектива центрального зала.
Проект. Арх. Ю.А. Ревковский, Г.С. Замский,
Н.Т. Боров. 1934 год. (Канадский Центр Архитектуры)

Проект внутреннего оборудования
станции. Диван.
Художники: Н.В. Богословский
и С.К. Забалуев. («Работы архитектурных
мастерских». Т. 2. 1936 г.)



Проект внутреннего
оборудования станции.
Киоск ОГИЗа.
Художники:
А.В. Иванов,
А.Е. Лопухин





Перспектива перронного зала. Проект. Арх. Ю.А. Ревковский, Г.С. Замский, Н.Т. Боров. 1934 год. (Канадский Центр Архитектуры)



Проект внутреннего оборудования станции. Киоск для продажи вод. Художники: А.В. Иванов, А.Е. Лопухин

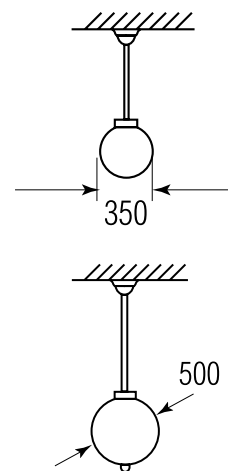


Проект внутреннего оборудования станции. Турникеты. Художники: Н.В. Богословский и С.К. Забалуев



Интерьер северного вестибюля станции. Позднее керамическая плитка пола была заменена на гранитную. 1935 год. («Архитектура Московского метро». М., 1936 г.)

Современный вид. Часть потолочных светильников демонтирована. Арочный проём в дальнем углу был перекрыт. За ним находится служебное помещение. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

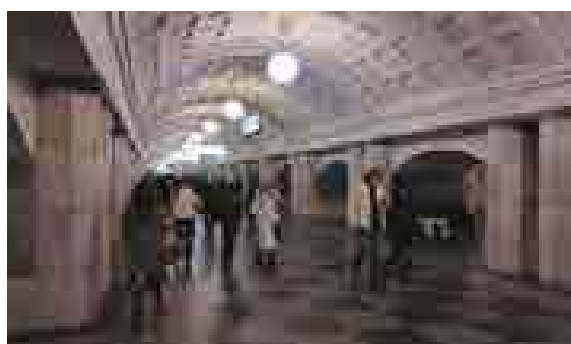


Типовые светильники из молочного стекла. Шары подвесные. (Гусев Н.М. «Свет в архитектуре». М., 1937 г.)





Центральный зал станции.
(«5 лет московского метрополитена».
М., 1940 г.)



Современный вид. Торшеры по центральной оси зала отсутствуют, керамическая плитка пола заменена на гранитную. Освещение производится с помощью шарообразных светильников. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Торшеры. 1935 год.
Перед открытием станции плафоны торшеров дважды меняли



Открытка 1935 года.
Эскалаторный зал станции.
(Фото: В. Захаров)



Современный вид.
Керамическая плитка
на полу заменена
на гранитную.
Торшеры
демонтированы.
(Фото: М. Куделя,
2025 г.)



Южный вестибюль станции
в здании гостиницы Моссовета. 1935 год

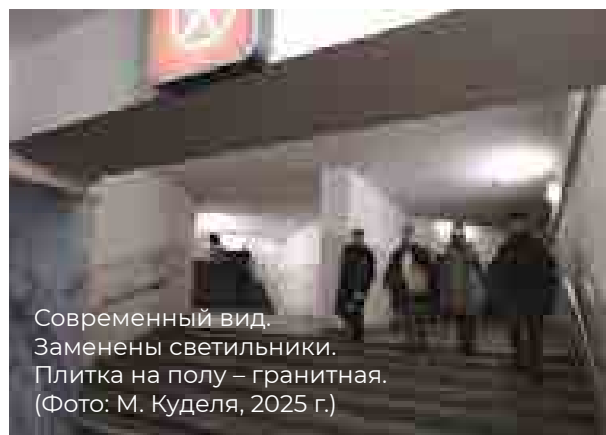


▲
Название станции
на путевой стене.
(«СССР на стройке».
№8, 1935 г.)

Проход, ведущий
к платформе станции метро
«Охотный ряд» со стороны южного
вестибюля. 1935 год



Проход, ведущий к платформе
станции метро «Охотный ряд»
со стороны северного
вестибюля. 1935 год



Современный вид.
Заменены светильники.
Плитка на полу – гранитная.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Скульптура И.В. Сталина на станции
«Имени Л.М. Кагановича»
(в дальнейшем – «Охотный ряд»),
1957 год. (Фото: Леонар Джанадда)



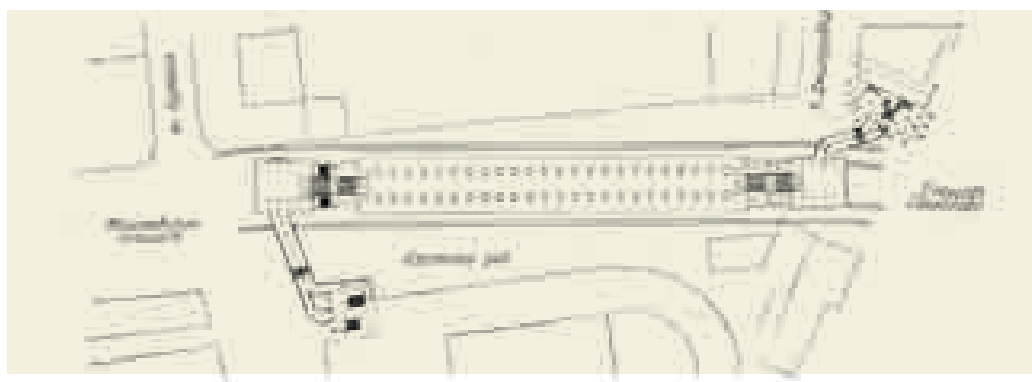
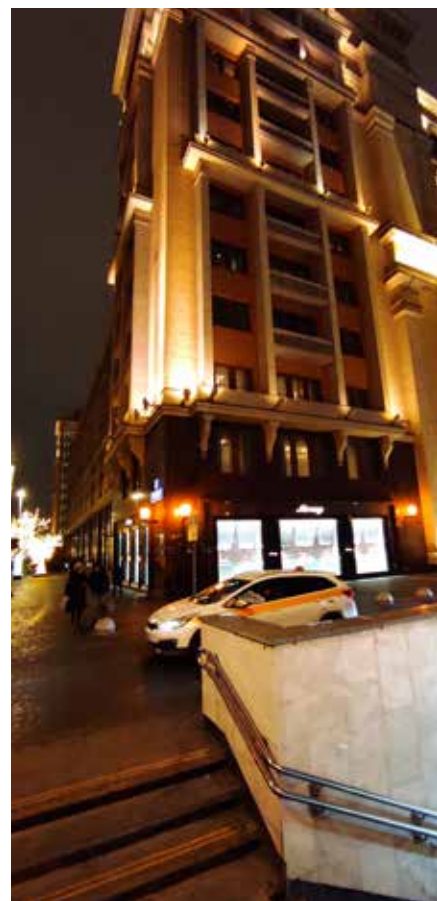
Современный вид. Скульптура И.В. Сталина
была убрана в рамках борьбы с культом
личности. Позже, когда станция была
переименована в «Проспект Маркса», на месте
скульптуры появилась флорентийская мозаика
с изображением Карла Маркса работы
Е.Е. Рейхцаума. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Скульптура И.В. Сталина в вестибюле станции
«Охотный ряд». Гипс. Автор: С.Д. Меркуров.
(«Искусство». №4. 1935 г.)



Вход на станцию, размещённый в здании гостиницы Моссовета.
(«Архитектура московского метро». М., 1936 г.)

Современный вид. После перестройки гостиницы в 2014 году вестибюль станции метро перестал существовать. Его место заняли магазины.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Общевязочный план. 1936 год



Вестибюль станции в здании
гостиницы «Москва». 1935 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Шусева)

Проект. Гостиница Моссовета
(позже «Москва»). Вариант.
На первом этаже виден
вестибюль станции метро
и буква «М». Арх. А.В. Щусев.
1934 год



Проект. Интерьер южного вестибюля.
Авторы: академик А.В. Щусев,
арх.: Л.И. Савельев
и О.А. Стапран. 1934 год.
(«Архитектура московского метро».
М., 1936 г.)



Бюст Карла Маркса в южном вестибюле
станции «Проспект Маркса»
(«Охотный ряд»), в здании гостиницы
«Москва». 1988–1989 годы.
(Фото: Карл де Кейзер)



Переход со станции «Охотный ряд» на станцию «Театральная». Светильники на стенах в форме цветка. («Трассами Московского метрополитена». М., Реклама, 1973 г.)



Плафоны светильников имеют форму бутонов. («Московское метро». М., Московский рабочий, 1980 г.)



Эскалаторный спуск, ведущий со станции «Охотный ряд» в центральный переход, обрамлён гладкими стенами из красного мрамора «салиетти». Торцовая стена выделена белым цветом, в центре её – бронзовый барельефный портрет И.В. Сталина (скульптор В.И. Мухина).

Из эскалаторного зала, отделанного мрамором «газган», два коридора со сводчатыми потолками и стенами, облицованными дельта-фанерой, ведут в главный тоннель перехода. Полуциркулярный свод тоннеля обработан цементной штукатуркой по асбоцементным плитам зонта и опирается на цоколь, облицованный горным мрамором «садахло». Места стыков плит зонта обработаны лепным орнаментом и декоративными арками, маскирующими болты и гайки. Эти арки временно сделаны из гипса и должны быть заменены в дальнейшем фарфоровыми с позолотой.

«Архитектура и строительство». №21–22. 1946 г.

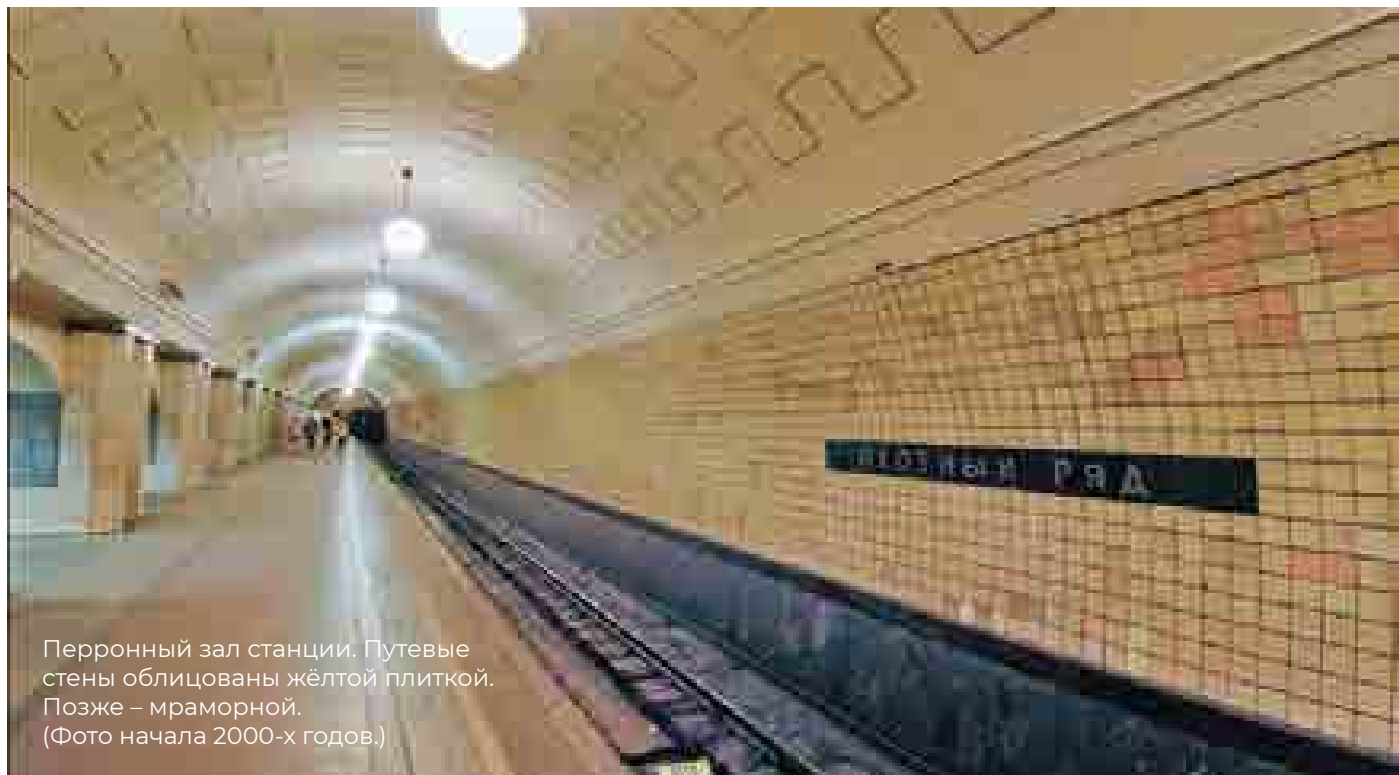
Современный вид. Бра в форме бутонов убраны, появились светильники между эскалаторами. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Эскалаторный зал. Переход со станции «Охотный ряд» на станцию «Площадь Свердлова». 1947 год.
(Фото: Л. Великжанин. Главархив г. Москвы)



Современный вид.
Отсутствуют потолочные
люстры, мраморное
и плиточное покрытия
пола заменены на
гранитные. Настенные
бра другого типа. (Фото:
Т. Симанив, 2024 г.)



Перронный зал станции. Путьевые стены облицованы жёлтой плиткой. Позже – мраморной.
(Фото начала 2000-х годов.)



Современный вид.
Плиточный пол заменён на гранитный.
Орнамент в проходе между пилонами не сохранён.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Открытка 1935 года.
Эскалатор на станции. Видны светильники, похожие на те, что устанавливались в лондонском метро.
(Фото: Г.Г. Петрусов)



В конце центрального зала вестибюля станции видны три двери временных гермозатворов. Фото середины 1950-х годов. (Архив музея Мосметростроя)

Современный вид.
Переход на станцию
«Театральная».
Место, где располагался
барельеф с портретом
И.В. Сталина работы
В.И. Мухиной.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



В 1946 году вступили в строй два новых перехода для пассажиров московского метро, связывающие станции «Охотный ряд» и «Площадь Революции» со станцией «Площадь Свердлова». Переход «Охотный ряд» – «Площадь Свердлова» выстроен по проекту архитекторов И.Г. Таранова и Н.А. Быковой. Эскалаторный спуск, ведущий со станции «Охотный ряд» в центральный переход, обрамлён гладкими стенами из красного мрамора «салиетти» (Искажено название. «Салиэти» (также встречается написание «Солиэти») – грузинское месторождение красного мраморовидного известняка. – М.К.). Торцовая стена выделена белым цветом, в центре её – бронзовый барельефный портрет И.В. Сталина (скульптор В.И. Мухина). Из эскалаторного зала, отделанного мрамором «газган», два коридора со сводчатыми потолками и стенами, облицованными дельта-фанерой, ведут в главный тоннель перехода. Полуциркулярный свод тоннеля обработан цементной штукатуркой по асбоцементным плитам зонта и опирается на цоколь, облицованный горным мрамором «садахло». Места стыков плит зонта обработаны лепным орнаментом и декоративными арками, маскирующими болты и гайки. Эти арки временно сделаны из гипса и должны быть заменены в дальнейшем фарфоровыми с позолотой. Высокие колонны и каннелированные пилястры из чёрного мрамора «садахло» поддерживают свод небольшого распределительного зала перед станцией «Площадь Свердлова». В отделке этого зала применены мраморы различных пород. Три коридора ведут к мостикам над поездом, композиционно завершающим путь. В соответствии с тематикой барельефов на станции «Площадь Свердлова» в декоре мостиков также развита тема народного танца. В зале перед коридорами помещены скульптурные портреты композиторов Глинки и Чайковского. Барельефы выполнены скульптором Е.А. Янсон.

«Архитектура и строительство». №21–22. 1946 г.

название станции при открытии

БИБЛИОТЕКА ИМЕНИ ЛЕНИНА

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«Библиотека Ленина»

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «Библиотека им. Ленина» с 15 мая 1935 года по наши дни

ПРОЕКТЫ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«Моховая» (1991 г.)

«РОССИЙСКАЯ БИБЛИОТЕКА» (2007 г.)

«Библиотечная» (2015 г.)

АРХИТЕКТОРЫ: А.И. Гонцкевич, С.С. Сулин

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЯ: С.М. Кравец, А.М. Соколов, В.П. Костенко

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: Н.М. Комаров

Что ощущает пассажир, впервые попавший на станцию «Библиотека Ленина»? Прежде всего его поражает объём станции. Затем его взгляд задержится на богатой отделке свода и стен, залитых морем света, излучаемого многочисленными световыми точками, живописно расположенными на гордо поднятом своде. Внимание пассажира привлекут мрамор и отделка лестниц, колонн подземных вестибюлей и переходов. Читатель должен знать, что всё это великолепие явилось результатом напряжённой и порою тяжкой борьбы с трудностями. Производство работ закрытым способом при таком мелком заложении тоннеля наложило свой отпечаток и на конструкцию и на способ изоляции станции от сырости. Сыпучий грунт, в котором расположен свод станции, крайняя близость домов к тоннельной разработке и приток грунтовых вод создали трудности, заставившие проектировщиков предельно сжать конструкции станции, сохранив при этом необходимые внутренние размеры.

Станция «Библиотека Ленина» отличается от всех станций, построенных закрытым способом, тем, что она имеет один общий свод, перекрывающий весь пролёт станции, т.е. всё пространство, занятое обоими путями метро и пассажирской платформой. Кроме того расположение станции по трассе первой линии метрополитена также выделяет эту станцию от всех остальных; она расположена на пересечении двух радиусов метрополитена – арбатско-покровского и кировско-фрунзенского – это первая и пока единственная пересадочная станция.

Проект был составлен и проработан тщательно и удачно, производственникам оставалось лишь претворить его в жизнь. Трудности были большие. Но непреклонная воля, энергия, хладнокровие и героизм коллектива во главе с начальником шахты № 7–8 инженером А.И. Барышниковым сделали своё дело. Спаянный коллектив строителей, уверенный в повседневной помощи Московского комитета партии и Л.М. Кагановича, довёл дело до конца, выйдя с честью из всех самых затруднительных положений. Станция «Библиотека Ленина» – этот прекрасный подземный памятник великому пролетарскому вождю – прочно заложен под землёй. Недалеко то время, когда многочисленные линии московского метрополитена избороздят подземную Москву и свяжут отдалённые окраины Москвы с центром и между собой. Людские потоки польются к светлоте источнику мысли – Библиотеке Ленина. И мы, проектировщики и все строители станции, вправе будем гордиться тем, что наше сооружение, являющееся пересадочным пунктом на будущий проспект Ильича, достойно будет украшать прекраснейшую из улиц мировой пролетарской столицы.

«Как мы строили метро». М., 1935 г.



Наземный вестибюль станции
«Библиотека им. Ленина».
1938 год

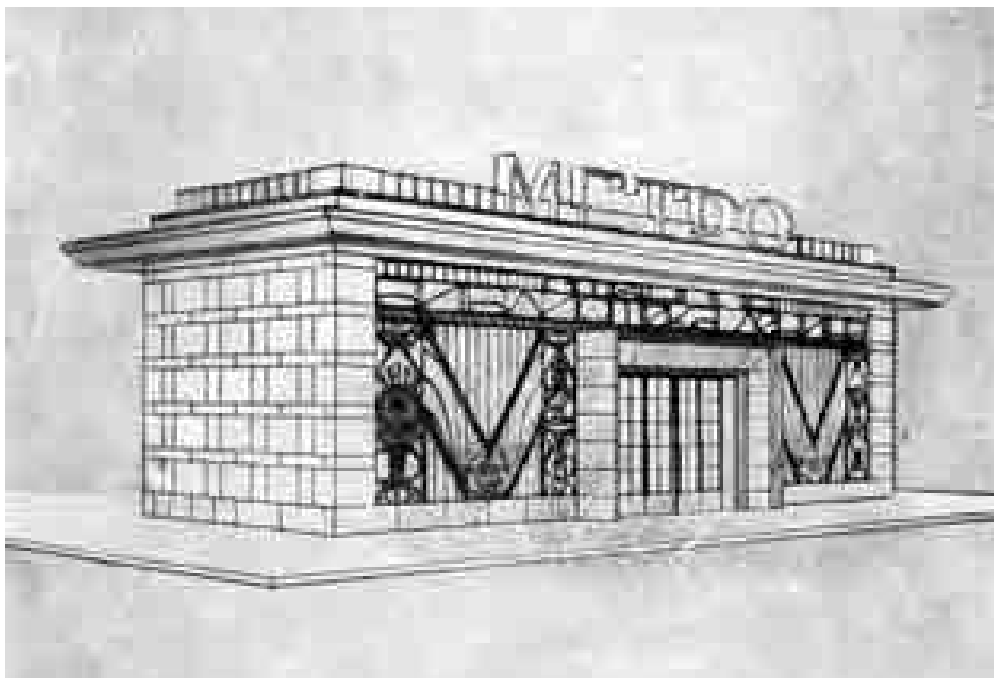


Современный вид. Наземный
вестибюль был удлинён во время
реконструкции 1980 года.
(Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Проект. Станция «Библиотека им. Ленина». Платформенный зал. ▲
Арх. А.И. Гонцкевич. 1934 год

Подземный переход
на станцию. (Фото с сайта:
www.mirmetro.net) ▼



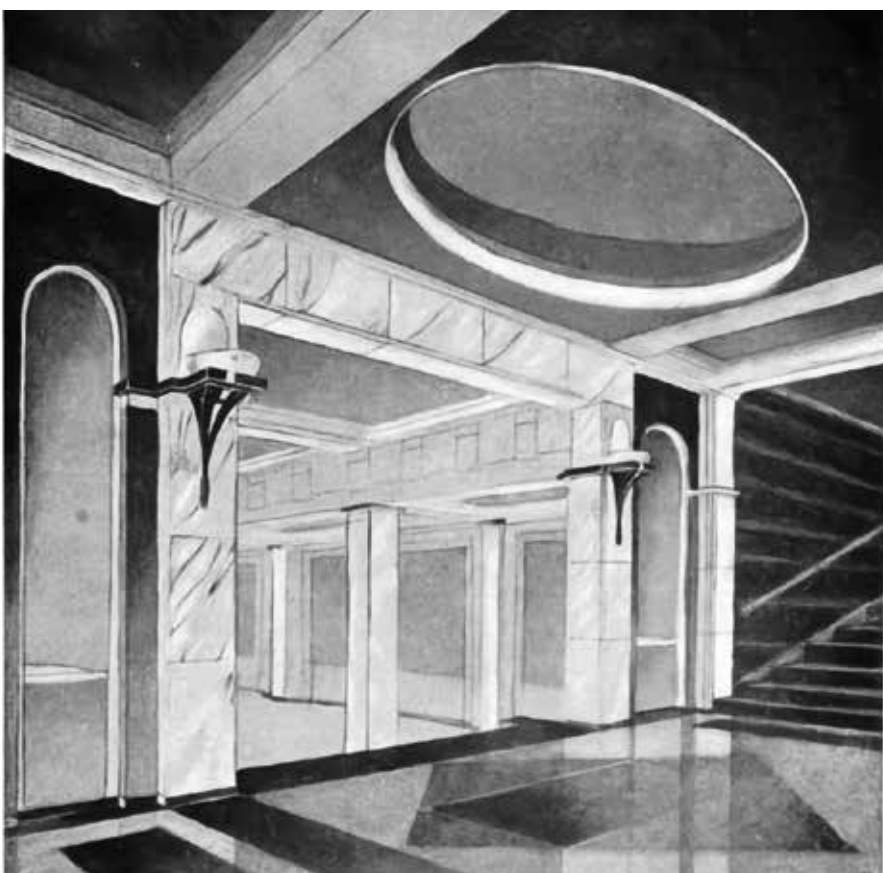
Проект наземного вестибюля. Арх.: С.М. Кравец и А.И. Соколов

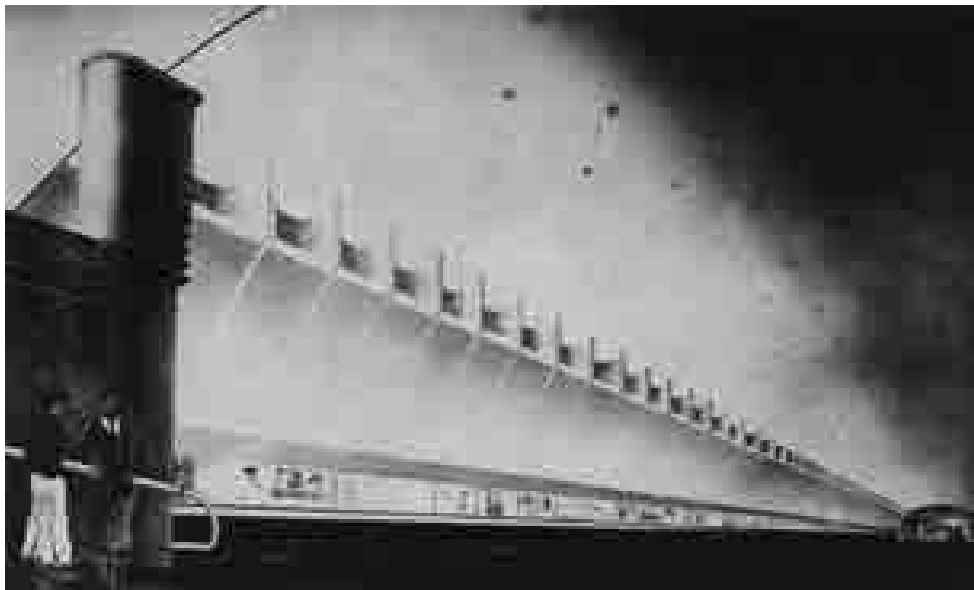




Проект интерьера наземного вестибюля. ▲
Арх. В.П. Костенко. 1934 год. («Архитектура
Московского метро». М., 1936 г.)

Проект интерьера станции.
Фрагмент. Арх. В.П. Костенко. 1934 год.
▼ («Архитектура Московского метро». М., 1936 г.)





Проект станции
«Библиотека им. Ленина».
Арх.: Н.А. Ликин
и Н.А.Милютин. Проектная
мастерская № 5.
(«Строительство Москвы».
1934 г.)



Проект станции
«Библиотека им. Ленина».
Арх. И.Г. Таранов. 1934 год.
(Из семейного архива
А.И. Таранова)



Проект станции
«Библиотека им. Ленина».
Худ.: Н.Г. Боров
и Г.С. Замский.
Художественная мастерская
№ 12. («Строительство
Москвы». 1934 г.)



Перронный зал станции.
Фото, предположительно,
конца 1930-х годов

По одной из городских легенд, пол на станции был паркетным. Однако это не соответствует не только действительности, но и здравому смыслу. Первоначально пол был асфальтовым, позже его выложили гранитными плитами.



Современный вид.
Асфальтовый пол заменён
на гранитный.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Перронный зал станции.
(Фото: Л. Великжанин,
1935 г.)

Современный вид. На месте совместного портрета И.В. Сталина и Л.М. Кагановича в первой половине 1960-х годов была выложена флорентийская мозаика с изображением В.И. Ленина. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Расположение и назначение станции обязывало нас делать её такой, чтобы она в архитектурном отношении соответствовала бы грандиозным архитектурным памятникам Ленину – зданию Библиотеки Ленина, а впоследствии и Дворцу советов.

Какие соображения заставили вас сделать станцию односводчатой? Они диктовались прежде всего незначительной шириной проезда между домами, которая в свою очередь потребовала соответственно и наименьшей ширины подземной разработки. Мелкое заложение станции – в среднем 11 метров от земной поверхности до уровня пассажирской платформы – вызывалось тем, что станция расположена на переходном участке от закрытого способа работ к открытому, траншейному.

«Как мы строили метро».
М., 1935 г.



Перронный зал станции. 1935 год.
(«Архитектура московского метро».
М., 1936 г.)



Современный вид.
Керамическая плитка пола
заменена на гранитную.
Боковое пространство
оборудовано под
служебные помещения.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Интерьеры наземного вестибюля станции, кассового зала и подземных переходов. 1935 год. Были утрачены при строительстве станции «Боровицкая». (Фото с сайта: www.mirmetro.net)

Открытка 1935 года

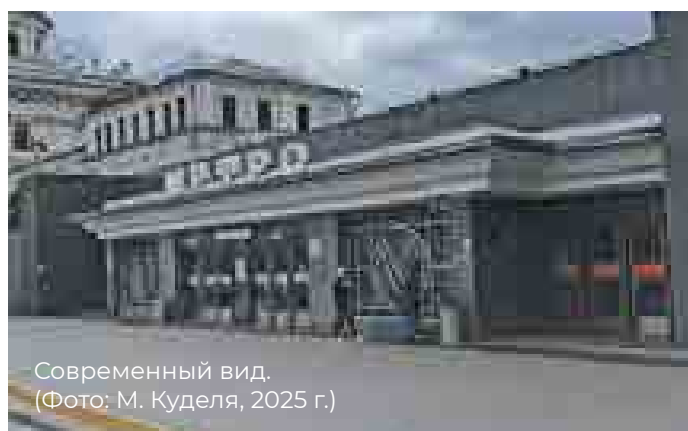


1947 г.



1967 г.

Фасад наземного вестибюля станции неоднократно подвергался переделке. На фото изменения фасада с 1935 года по наши дни. Со временем у наземного вестибюля был демонтирован портик, сам вестибюль был удлинён во время строительства станции «Боровицкая» (1979–1980 гг.)



Современный вид.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

название станции при открытии

ДВОРЕЦ СОВЕТОВ

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«Кропоткинская», «Кропоткинские ворота» (1935 г.)

НАЗВАНИЯ СТАНЦИИ:

«Дворец Советов» с 15 мая 1935 года по 8 октября 1957 года

● «Кропоткинская» с 8 октября 1957 года по наши дни

ПРОЕКТЫ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«Пречистенка» (1991 г.), «Храм Христа Спасителя» (1995 г.),

«Патриаршая» (2008 г.)

АРХИТЕКТОРЫ: А.Н. Душкин, Я.Г. Лихтенберг

АРХИТЕКТОР ВЕСТИБЮЛЯ: С.М. Кравец

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: Н.А. Кабанов

Архитектура станции «Кропоткинские ворота» – «Дворец Советов» должна быть признана одной из наиболее интересных со стороны решения как надземного павильона, так и подземных помещений. Архитектура небольшого по своим масштабам надземного павильона (арх. Кравец и Тренке) выделяются остроумной привязкой к расположению у начала бульвара. Павильон решён в стиле подчеркнуто лёгкого по своим массам садово-паркового сооружения и трактуется по композиционному замыслу, как вход на бульвар через кессонированную арку. Внутренняя архитектура станции выдержана в жизнерадостных, светлых тонах. От надземного павильона лестница ведёт в просторный полуциркульный кассовый вестибюль, стены которого облицованы светлозелёными плитками марблита. Найденный модуль колонны и её высота придают ей в меру строгие, упругие формы и выгодно подчёркивают криволинейную конфигурацию зала. Вызывает возражение облицовка распределённых посередине колонн, ведущих в залу, мрамором, до уровня антаблемента, идущего вдоль стен. Разделённый одним рядом колонн, криволинейный переход раскрывается в движении спокойно изогнутыми рефлексирующими поверхностями. Абсолютная величина сечения колонн перехода и их высота воспринимаются как оптимальные в конструктивном и в архитектурном отношении.

Перронный зал станции «Дворец Советов» (арх. Душкин и Лихтенберг) следует признать одним из самых замечательных решений станций московского метро. Он представляет тем больший интерес, что, по существу, заключается в искусном решении вертикальных опор зала. Очень ценным в решении вертикальных опор станции «Дворец Советов» является то, что архитекторы нашли совершенно новую форму колонны, которая целиком порождена одновременно специфическими конструктивными и композиционными требованиями перронного зала метро. Уширяющиеся снизу вверх и заканчивающиеся большой раскрытой светящейся отражённым светом чашей, десятигранные колонны зала поражают новизной их очертаний. Вся архитектурная практика последнего столетия показывает, что найти органическую архитектурную форму колонны, эмансипированную от исторической бутафории, необычайно трудно. Архитекторам перронного зала станции «Дворец Советов», для данного конкретного случая, подобную новую органическую художественно-конструктивную форму колонны удалось найти. Даже независимо от удачной облицовки светлым мрамором, 34 мощных, высоких колонны зала, капители которых воспринимаются как огромные светильники, непосредственно поддерживающие перекрытие, создают величественную и совершенно необычную архитектурную перспективу.



Наземный вестибюль станции «Дворец Советов». 1946 год. (Фото: Д. Шоломович)

Окна ещё заложены фанерой, как и кессоны в арке. Это делалось для безопасности горожан, так как станции метро служили бомбоубежищами во время авианалётов. Со временем станциям вернули обычный внешний вид.



Современный вид. Станция «Кропоткинская». Во время реставрации ей были возвращены декоративные решётки на окнах, розовая терразитовая штукатурка фасадов и деревянные двери, аналогичные первоначальным, которые в 1970–1980-х годах были заменены на типовые из алюминиевого профиля



Проект. Станция «Дворец Советов» («Кропоткинские ворота»). Перспектива.
Арх.: А.Н. Душкин и Я.Г. Лихтенберг.
(«Строительство Москвы». №2–3. 1935 г.)



Проект наземного вестибюля.
Арх. А.Н. Душкин



Душкин Алексей Николаевич (1904–1977)

Родился в селе Александровка (Харьковская губерния). Вместе со старшими братьями получил домашнее образование. Затем поступил в Первое реальное училище в Харькове, в котором учился до 1919 года.

По совету отца поступил в Харьковский мелиоративный институт. В 1923 году перевёлся на второй курс химического факультета Харьковского технологического института. После смерти отца в 1925 году резко сменил специальность и перевёлся на инженерно-строительный факультет того же института. Ему удалось добиться зачисления в класс академика архитектуры Алексея Николаевича Бекетова, одного из крупнейших архитекторов юга России и Украины. В 1930 году он успешно окончил инженерно-архитектурный отдел факультета, защитив дипломный проект «Комбинат печатников».

В 1933–1939 годах он работал в качестве архитектора в 3-й мастерской Моссовета под руководством академика И.А. Фомина. В этот период он переосмысливал историческое наследие и работал в стиле ар-деко. Он участвовал в проектировании «соцгородов» Донбасса в 1930–1932 годах (Новая Горловка и Новый Краматорск), а также в проектировании Автодорожного института в Харькове в 1932–1934 годах (совместно с Э.Л. Гамзе). Душкин также участвовал во многих архитектурных конкурсах, включая конкурс на проект Дворца Советов в 1931–1932 годах (совместно с Я.Н. Додицей, I премия; далее по всем этапам проектирования в авторских группах), конкурс на проект Дворца Радио в 1933 году (I премия) и конкурс на проект Института Маркса – Энгельса – Ленина в 1933 году (совместно с А.Г. Мордвиновым и К.И. Соломоновым). Также он участвовал в конкурсе на проект Академического кинотеатра в 1936 году в Москве и других конкурсах. Им были выполнены проекты школ (14 осуществлены по типовому и индивидуальному проектам), застройки Берсенеvской и Хамовнической (ныне Фрунзенской) набережных.

А.Н. Душкин внёс значительный вклад в развитие метростроения. Он работал в этой области в 1934–1967 годах, в том числе занимая должность главного архитектора института «Метрогипротранс». Алексей Николаевич является автором нескольких станций Московского метрополитена, включая **«Дворец Советов»** (ныне «Кропоткинская», совместно с Я.Г. Лихтенбергом, 1935 г.), **«Площадь Революции»** (1938 г.), **«Маяковская»** (1938 г.), **«Завод имени Сталина»** (ныне «Автозаводская», 1943 г.) и **«Новослободская»** (1952 г., совместно со А.Ф. Стрелковым). Проект станции «Маяковская» в 1939 году получил приз на Всемирной выставке в Нью-Йорке. Среди других творений А.Н. Душкина – железнодорожные вокзалы в Днепропетровске (1951 г.), Симферополе (1951 г.), Сочи (1952 г.). Он создал крупные градостроительные ансамбли в Москве – высотное здание Министерства транспортного строительства у Красных ворот (1947–1953 гг., с Б.С. Мезенцевым) и универмаг «Детский мир» на Лубянской площади (1953–1957 гг.). Коллеги поражались его работоспособности и любви к своей профессии.

Как и многие другие яркие и талантливые архитекторы того времени, Душкин пострадал от Постановления №1871. В 1957-м году он был снят с должности главного архитектора Мосгипротранса и отстранён от крупных градостроительных проектов. В 1947–1974 годы преподавал в Московском архитектурном институте.

Умер Алексей Николаевич в 1977 году. Был похоронен на Армянском кладбище в Москве.



Надпись на путевой стене:
«Дворец Советов». Облицовка
стены – шестиугольная
керамическая плитка. 1940 год



Современный вид. Стены
облицованы мрамором.
Асфальтовый пол заменён
на гранитный.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Архитекторы Алексей Душкин и Яков Лихтенберг (в центре) с группой специалистов и рабочих на станции во время отделочных работ. 1935 год. Первое время верхние части колонн были гипсовые. Позже они были облицованы мрамором, как и остальные части колонн



Современный вид.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Коридор возле кассового зала.
Пол – керамическая плитка и асфальт.
1935 год. (Фото с сайта: www.mirmetro.net)



Современный вид.
Керамическая плитка на полу
заменёна на гранитную.
Круглая колонна на переднем
плане «обшита» мраморной
плиткой. Оформление стен –
керамическая плитка.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Открытка 1935 года. Станция метро «Дворец Советов».
Кассовый зал



Современный вид.
Перестроен кассовый зал.
Изменена облицовка стен
возле лестницы. Плафоны
у светильников другого типа.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Наземный вестибюль со стороны Гоголевского бульвара.
(«Москва реконструируется». М., 1938 г.)

По окончании строительства Дворца советов платформенный зал станции метро «Дворец советов» будет непосредственно соединяться с вестибюлями Дворца советов. Кроме того, станция «Дворец советов» обслуживается наземным вестибюлем, расположенным на Гоголевском бульваре. Автор проекта этого вестибюля, арх. С.М. Кравец, решает его в виде паркового типа павильона, имеющего в плане форму подковы. В боковых частях этой подковы расположены ведущие вниз прямые, без поворотов лестницы. Средняя часть образует широкий сквозной проход, дающий возможность прямого движения по бульвару. Перекрытие этого прохода поддерживается рядом колонн и в средней своей части решено цилиндрическим сводом, трактованным как входящий в потолок сложного рисунка сквозной каменный трельяж.

Подземный коридор ведёт в платформенный зал станции, имеющий очень широкую платформу (15 м). Колонны зала, облицованные белым уральским мрамором (коелга), имеют форму грандиозных торшеров, дающих основное освещение зала. В верхней своей части эти колонны трактованы как многогранные отражатели, плавно переходящие в потолок сложного рисунка.

«Архитектура СССР». №4. 1935 г.

Общевязочный план станции



Наземный вестибюль станции в разные годы. Изменения оформления окон, дверей и подсветки в кессонах свода

название станции при открытии

ПАРК КУЛЬТУРЫ ИМЕНИ ГОРЬКОГО

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«КРЫМСКАЯ», «КРЫМСКАЯ ПЛОЩАДЬ», «ПАРК КУЛЬТУРЫ И ОТДЫХА»

НАЗВАНИЯ СТАНЦИИ:

«ПАРК КУЛЬТУРЫ ИМЕНИ ГОРЬКОГО» С 15 МАЯ 1935 ПО 1960 ГОД

● «ПАРК КУЛЬТУРЫ» С 1960 ПО НАШИ ДНИ

ПРОЕКТЫ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«ОСТОЖЕНКА» (1991 г.),

«КРЫМСКИЙ МОСТ» (1992 г.), «КРЫМСКАЯ ПЛОЩАДЬ» (2015 г.)

АРХИТЕКТОРЫ: Г.Т. Крутиков, В.С. Попов

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЕЙ: Н.Я. Колли, С.Г. Андриевский (СЕВЕРНЫЙ),

Г.Т. Крутиков, В.С. Попов (ЮЖНЫЙ, НЕ СОХРАНИЛСЯ):

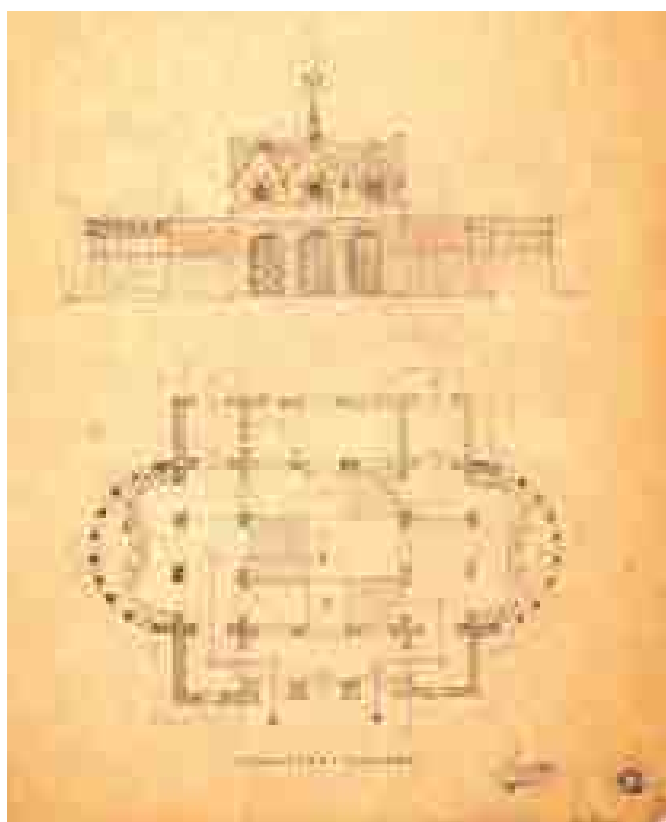
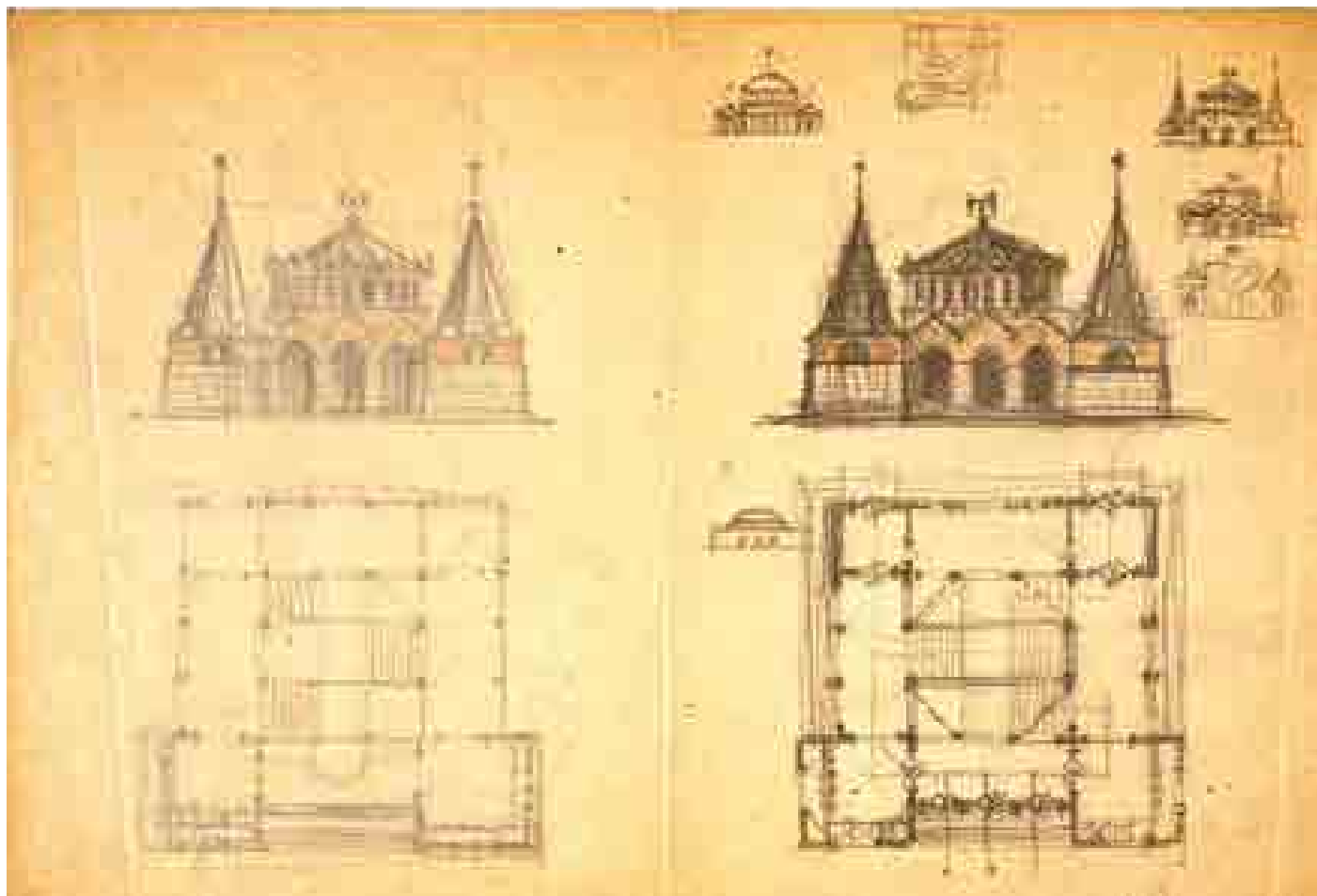
Отделка станции «Крымская площадь» произведена по проекту архитекторов Крутикова и Попова. Станция имеет 4 переходных мостика и 2 вестибюля – один на Остоженке и один на Чудовке. Наличие большого количества переходных мостиков и двух вестибюлей вызвано необходимостью распределения здесь большого количества пассажиров в минимальное время, ибо станция, являясь конечной, находится вблизи Центрального парка культуры и отдыха имени Максима Горького, куда съезжаются большие массы трудящихся Москвы. Вдоль всей станции, по обеим сторонам платформы, расположены четырёхгранные колонны, облицованные тёмно-розовым крымским мрамором «кадыковка». Колонны завершаются лепными капителями. Базы колонн сделаны из калужского коричневого мрамора. Стены переходных мостиков покрыты белым уральским мрамором «коелга». Стены переходов станции облицованы белым марблитом. Стены станции сделаны из фарфоровой плитки и разделяются пилястрами и мозаикой под цвет «кадыковки». Потолки кессонные. Кассовый зал вестибюля весь отделан мрамором: стены облицованы уральским серым мрамором «уфалей», четыре восьмигранных колонны и пилястры сделаны из белого мрамора «коелга». Подземная станция представляет собой исключительно красивое сооружение, исполненное в тёплых тонах.



Наземный вестибюль станции
«Парк культуры имени Горького»
незадолго до открытия. 1935 год.
(Фото из частного архива)

Современный вид.
Построенный в 1935 году
вестибюль был снесён,
а на его месте в 1949 году
был возведён общий
наземный вестибюль
для двух станций
«Парк культуры» –
кольцевой
и радиальной.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)





Эскизы.
Станция «Парк культуры и отдыха».
Арх. Г.Т. Крутиков.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)

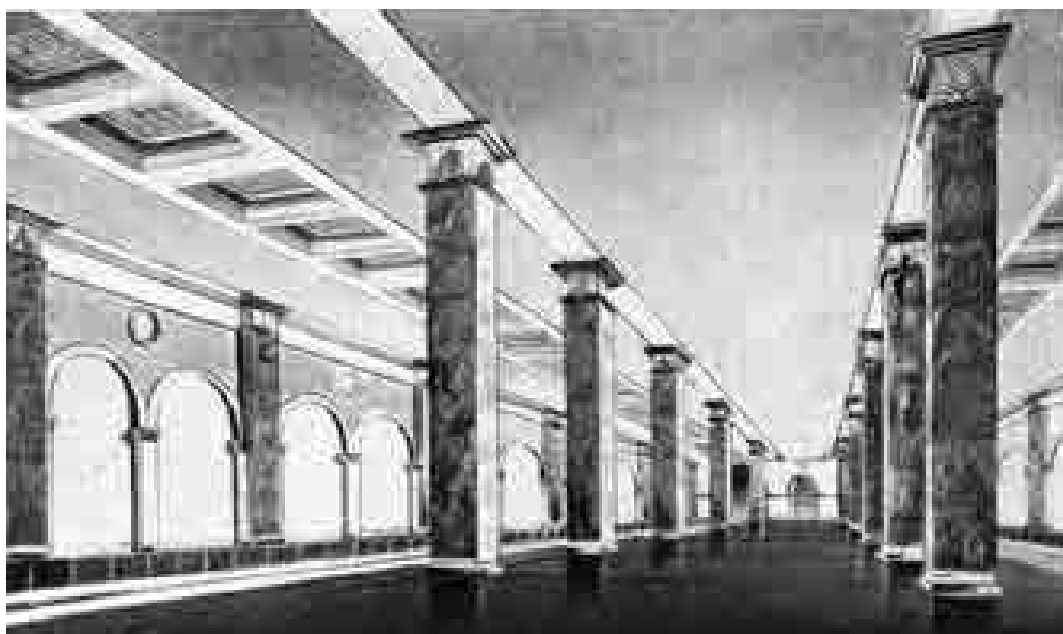


Проект. Наземный
вестибюль станции
метро «Парк культуры»
(«Крымская площадь»)
Варианты. 1935 год.
Арх.: Г.Т. Крутиков,
В.С. Попов. (Музей
архитектуры
им. А.В. Щусева)





Эскизный проект платформенного зала. Вариант.
Арх. Г.Т. Крутиков, В.С. Попов, 1934–1935 годы.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Эскизный проект
платформенного зала.
Вариант.
Арх.:
Г.Т. Крутиков,
В.С. Попов.
1934–35 годы



Проект. Наземный вестибюль станции «Парк культуры» («Крымская площадь»). Арх.: Г.Т. Крутиков, В.С. Попов.
(«Архитектура московского метро». М., 1936 г.)

Наземный вестибюль.
Перспектива лестницы.
Арх.: Г.Т. Крутиков,
В.С. Попов. 1934–1935 годы



Эскизный проект
платформенного зала.
Варианты. Арх.: Г.Т. Крутиков,
В.С. Попов. 1934–1935 годы



Проект. Станция «Парк культуры и отдыха». Вестибюль (ул. Остоженка, 53).
Арх: Н.Я. Колли и С.Г. Андреевский.
(«Архитектура московского метро». М., 1936 г.)



Проект. Центральный зал станции
«Крымская площадь». Арх. Г.Я. Лихтенберг.
(«Строительство Москвы». №7. 1934 г.)



Проект. Центральный зал станции
«Крымская площадь». Арх.: В.М. Гальперин,
А.И. Каплун. («Строительство Москвы». №7. 1934 г.).
Судя по всему, авторы предполагали специальные
места для рекламы на путевых стенах станции

Проект Метропроекта (арх. Г.Я. Лихтенберг), предусматривающий для облегчения работы с Центральным парком К. и О. дополнительные 4 лестницы на островной платформе станции с плоским перекрытием, – в архитектурном оформлении требует дальнейших тщательных поисков.

Проект мастерской № 5 (арх. В.М. Гальперин и А.И. Каплун) предлагает, как и в оформлении ст. «Охотный Ряд», искусственный навес с консолями, из-за которых струится свет. Сложность дополнительной конструкции, сомнительный эффект освещения при синем потолке, хоть и несущем дополнительные световые прорезы, и сильная затрудненность эксплуатации (особенно очистки) – таковы основные минусы проекта. Очень спорна также форма колонн.

«Строительство Москвы». №7. 1934 г.

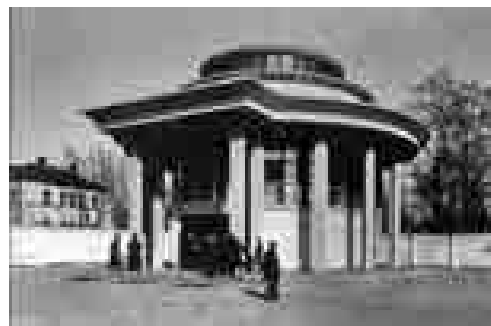
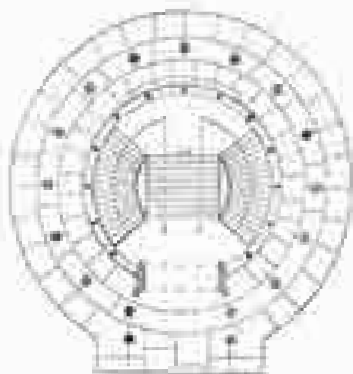
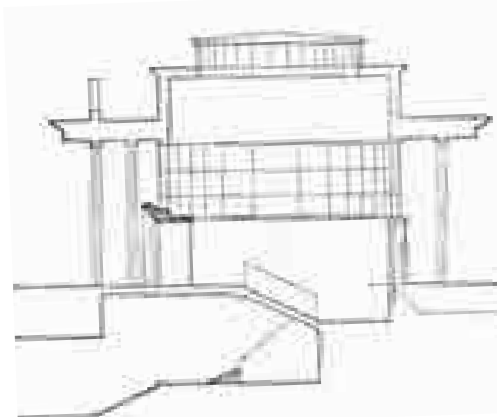
Разрез по вестибюлю
и план станции.
(«Работы архитектурных
мастерских. Том 2.
Мастерская № 6». 1936 г.)

Наземный вестибюль станции
«Парк культуры им. Горького»
на Остоженке. 1935 год
(Архив музея Мосметростроя)



Станция «Парк КиО» имеет два наземных вестибюля. Главный расположен по улице Чудовке. Это хороших пропорций прямоугольное в плане здание со входным портиком из четырёх квадратных колонн, облицованных красным полированным гранитом. Боковые стены обработаны пилястрами, все пространство между которыми образует световые отверстия. Торцевая стена, с богато обработанными входами, глухая и украшена барельефами в верхней своей части. Колонны портика и пилястры стен несут высокий антаблемент с архитравом и карнизом несколько упрощенного рисунка. Авторами как проекта этого вестибюля, так и оформления платформенного зала, являются архитекторы Г.Т. Крутиков и В.С. Попов. Второй, меньшего значения, наземный вестибюль этой станции расположен на Остоженке, в парке Института красной профессуры. Учитывая соседство старых деревьев парка, авторы проекта этого вестибюля архитекторы С.Г. Андриевский и Н.Я. Колли решают его в виде круглого по форме плана павильона, окружённого колоннадой из пятигранных колонн.

«Архитектура СССР». №4. 1935 г.

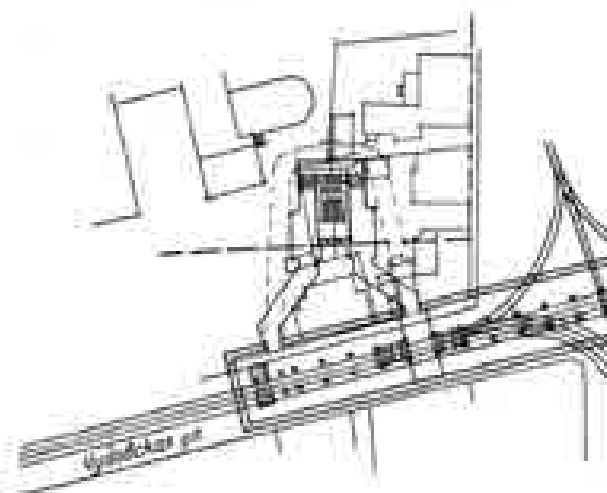


Вестибюль на улице Остоженке
в разные годы. Со временем портик был
демонтирован, изменён цвет фасада



Лестница возле кассового зала. Вестибюль на Метростроевской улице (сейчас – ул. Остоженка). 1935 год

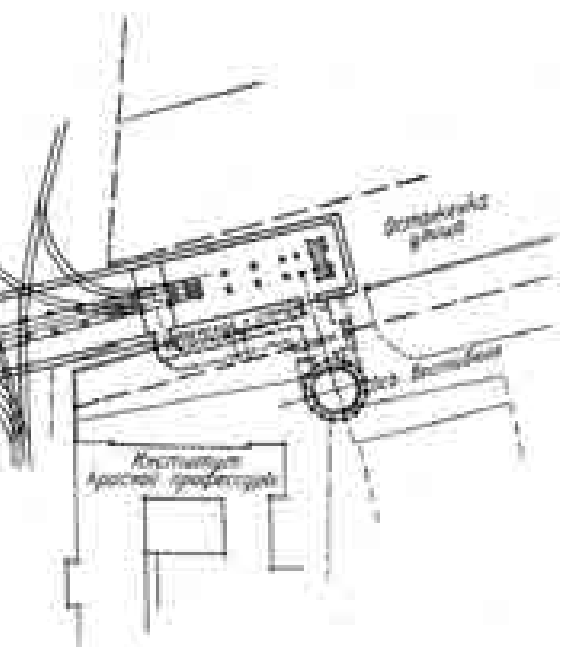
Современный вид. Отсутствуют полусферические светильники на потолке. (Фото: В. Иванов, 2024 г.)





Наземный вестибюль на улице Чудовке (позже улица была переименована в Комсомольский проспект)

Общевуязочный план.
(«Архитектура московского метрополитена». М., 1936 г.)



Наземный вестибюль со стороны Садового кольца





Южный вестибюль
станции.
Арх.: Г.Т. Крутиков,
В.С. Попов. 1935 год



Лестница южного
вестибюля станции.
1935 год



Торшер в нише
у лестницы снесённого
в 1940-х годах
наземного вестибюля
станции.
(«Искусство», №4. 1935 г.)



Станция «Крымская
площадь». Кассовый зал.
(Фото: Л.А. Великжанин.
«Советское фото», 1935 г.)

Современный вид. Парные
колонны объединены,
керамическая плитка на полу
заменена на гранитную. Вместо
массивной люстры – настенные
лампы дневного света.
(Фото: И. Куделя, 2025 г.)





Подземный зал станции.
1935 год



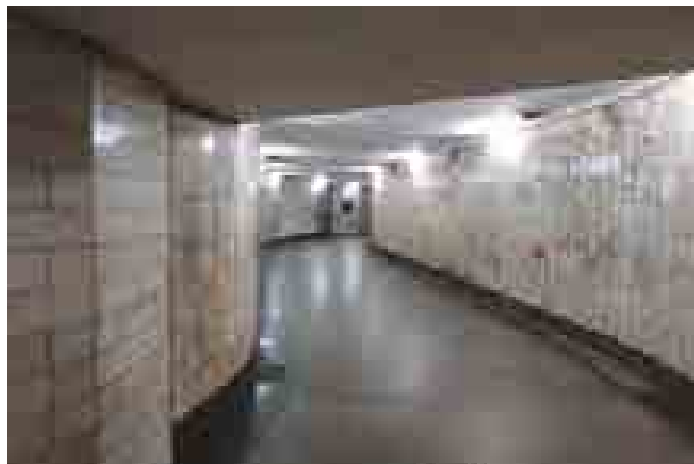
Первоначальное название станции на путевой стене.
(«СССР на стройке». 1935 г.)



Современный вид. Люстры по центральной оси платформенного зала заменены на плоские светильники, полусферические светильники в кессонах над путями отсутствуют, асфальтовый пол заменён на гранитное покрытие.
(Фото: И. Куделя, 2025 г.)

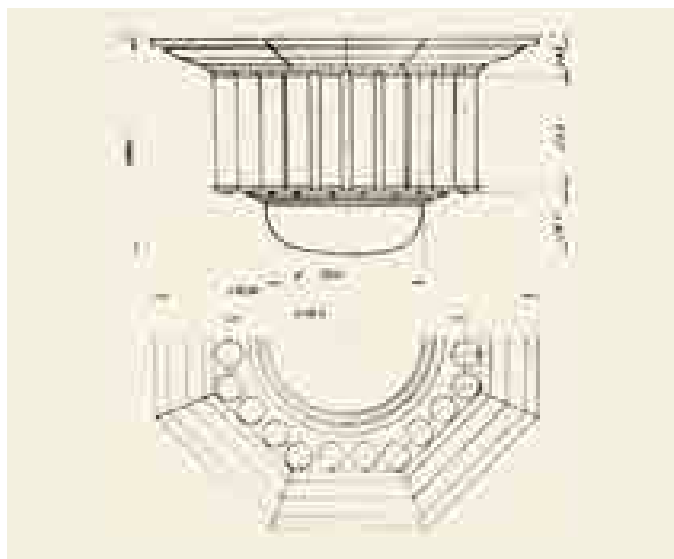


Переход от платформы станции к кассовому залу.
(«Архитектура СССР». №4. 1935 г.)



Современный вид перехода. Потолочные светильники заменены на лампы дневного света, керамическая плитка на полу – на гранитную, также заменена облицовка стен. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Люстра в платформенном зале станции. Латунь, стекло. 1953 год.. (Архив музея Мосметростроя)



Колонны платформенного зала станции облицованы жёлтым мрамором (кадыковка) и имеют лепные капители интересного рисунка. Базы колонн – из тёмного калужского мрамора. Путевые стены расчленены пилястрами, отвечающими колоннам зала. Между пилястрами стены облицованы шестигранными фарфоровыми плитками белого цвета. Станция «Парк культуры и отдыха» имеет два наземных вестибюля. Один из них, главный, расположен по улице Чудовке и представляет собой прямоугольное в плане здание хороших пропорций, со входным портиком из четырех квадратных колонн, облицованных красным полированным гранитом. Боковые стены обработаны пилястрами, все пространство между которыми образует световые отверстия. Торцевая же стена, с богато обработанными входами, решена глухой и украшена барельефами в верхней своей части. Колонны портика и пилястры стен несут высокий антаблемент с архитравом и карнизом несколько упрощенного рисунка. На высоком аттике большая объёмная надпись – «Метро». Внутреннее пространство этого вестибюля перекрыто цилиндрическим сводом, обработанным кессонами, дно которых окрашено в голубой цвет. Свод поддерживается колоннами, расположенными в общем ритме с колоннами наружных стен. Широкая, во всю ширину павильона, прямая лестница ведёт в подземный вестибюль и переходы, для облицовки которых применён белый мрамор и местами серый мрамор (уфалей). Второго, меньшего значения, наземный вестибюль этой станции расположен на Остоженке, в парке Института красной профессуры. Учитывая соседство старого парка, авторы проекта этого вестибюля – архитекторы С.Г. Андриевский и Н.Я. Колли при участии архитектора Ф. Саммер – решают его в виде легкого павильона с круглой формой плана, окруженного колоннадой пятигранных колонн. Со стороны входа колоннада усилена двухколонным портиком. Помимо светового фриза на стене, образующей основной объём павильона, освещение внутреннего объёма достигается устройством светового барабана, венчающего здание.

Колли Н.Я.
«Архитектура московского метро». М., 1936 г.

название станции при открытии

УЛИЦА КОМИНТЕРНА

Названия станции:

«Улица Коминтерна» с 15 мая 1935 года по 24 декабря 1946 года

«Калининская» с 24 декабря 1946 года по октябрь 1990 года

«Воздвиженка» – несколько дней в октябре – ноябре 1990 года

● «Александровский сад» с 5 ноября 1990 года по наши дни

Названия станции, встречающиеся в прессе:

«Коминтерн» (1935 г.), «Улица Калинина» (1946 г.)

Архитекторы: А.И. Гонцкевич, С.С. Сулин

Архитекторы вестибюлей: П.П. Файдыш, С.П. Лавров, консультант В.А. Щуко (первые вестибюли),

П.Г. Капланский (вестибюль в здании библиотеки)

Инженер-конструктор: В.И. Дмитриев

«Александровский сад» – конечная, тупиковая станция Филёвской линии Московского метрополитена. Открыта 15 мая 1935 года в составе первого участка метро. Своё нынешнее название получила от расположенного у западной стены Кремля Александровского сада, к которому ведёт подземный переход от станции. Ранее (до 24 декабря 1946 года) станция называлась «Улица Коминтерна», до 5 ноября 1990 года – «Калининская». В 1990 году на несколько дней получила официальное название «Воздвиженка». Но вывеску у станции не меняли, как и название на путевых стенах. «Воздвиженкой» она оставалась только на бумаге. Является одной из станций четырёхстанционного пересадочного узла «Александровский сад – Арбатская – Библиотека имени Ленина – Боровицкая». Самая «кривая» станция Московского метрополитена – радиус поворота составляет 750 метров.



Наземный вестибюль станции
«Улица Коминтерна». 1935 год

Первоначально слева от наземного
вестибюля станции, вдоль Моховой
улицы, находился высокий парапет.

Но достаточно скоро на его месте
была устроена ещё одна лестница,
ведущая к Библиотеке им. Ленина.

1935 год





Наземный вестибюль станции
«Улица Коминтерна» и здание
Библиотеки им. Ленина ночью.
Середина 1930-х годов



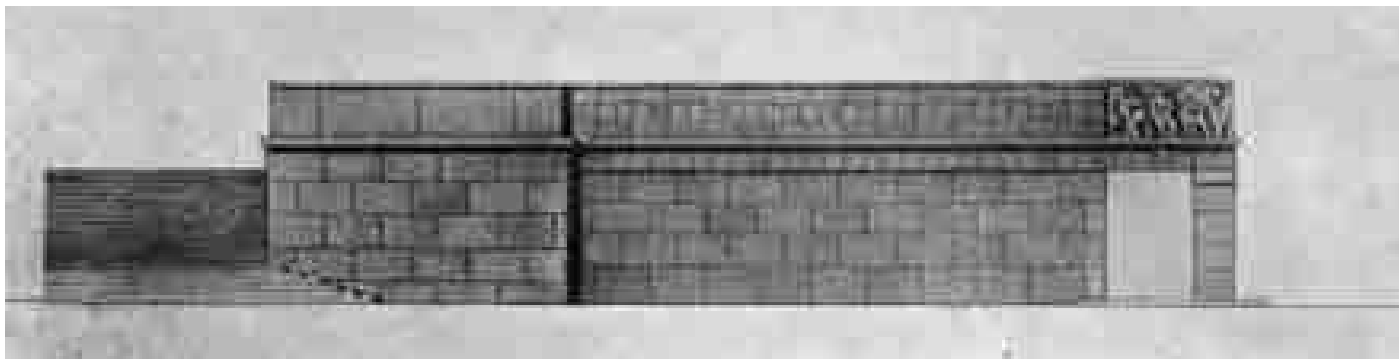
Проект. Станция «Улица Коминтерна».
Перонный зал. Арх.: А.И. Гонцкевич,
С.С. Сулин. 1934 год. (Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Перронный зал.
Справа видна табличка
с названием станции
«Улица Коминтерна».
1935 год



Современный вид.
Полусферические потолочные
лампы над путями
демонтированы. Освещение
производится с помощью
ламп дневного света, которые
размещены над перроном.
(Фото: М.Куделя, 2024 г.)



◀ Бра и четырёхрожковая люстра (бронза, стекло, мрамор) для перехода между станциями утрачены. Вместо них переход освещают лампы дневного света. 1953 год.
(Архив музея Мосметростроя)

▲ Проект наземного вестибюля станции «Улица Коминтерна». Фриз должна была украшать скульптурная композиция, которая перекликалась бы с похожей на фризе Библиотеки им. Ленина. (Колли Н.Я. «Архитектура московского метро». М., 1936 г.)



Переход внутри станции.
(«Московский метрополитен». М., 1953 г.)



Проект перехода между платформами.
(С сайта: www.mirmetro.net)



Переход внутри станции. Керамическая плитка на полу позже была заменена на гранитную. 1953 год



Современный вид. Изменились решётки ограждения и лампы освещения. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)

Библиотека им. Ленина и наземный вестибюль станций «Улица Коминтерна» и «Библиотека им. Ленина». Фото: Meayer Hannes. Предположительно, 1936 год



В первых проектах станция отсутствовала – двухпутный перегонный тоннель вилочного ответвления должен был соединять «Охотный ряд» непосредственно с «Арбатской». Однако быстро стало понятно, что вилка просуществует недолго, Арбатский радиус войдёт в новый Арбатско-Покровский диаметр и, следовательно, между двумя диаметрами необходимо будет устраивать пересадку. Станция «Арбатская» оказалась бы слишком далеко от пересечения двух диаметров, поэтому было принято решение о встраивании рядом с этим будущим пересечением станции «Улица Коминтерна» и включении её в Арбатский радиус.



В изданиях 1930-х годов встречалось название станции – «Коминтерн»

Современный вид.
(Фото с сайта: www.mirmetro.net)





Лестница наземного вестибюля. Арх.: П.П. Файдыш, С.П. Лавров (консультация академика В.А. Шуко).
Вниз по лестнице – вход на станцию «Библиотека им. Ленина», справа – на станцию «Улица Коминтерна». Павильон был разобран после открытия вестибюля в здании библиотеки. Фото 1935 года



Проект интерьера
входа на станцию
в здании
библиотеки.
(«Строительство
Москвы», №1. 1939 г.)



Проект
реконструкции.
Предполагалась
перестройка
пересадочного
узла и изменение
интерьеров
станции.
(«Строительство
Москвы», №1. 1939 г.)



Станция «Улица Коминтерна». Подземный переход. Перестроен после того, как был разобран наземный павильон. Арх. П.П. Файдыш и С.П. Лавров. («Архитектура СССР». №4. 1935 г.).



Фото: М. Куделя, 2024 г.



Название станции на перроне. 1935 год. (Из фонда РГАКФД)

Перрон станции. 1935 год и (ниже) современный вид с переходом над путями

Изначально перехода на станцию «Библиотека им. Ленина» не было, однако имелся общий с этой станцией временный наземный вестибюль на углу Моховой улицы и Воздвиженки, в настоящее время не сохранившийся. В 1937 году был организован временный переход. Современный же переход появился только в 1938 году, когда после открытия участка «Улица Коминтерна» – «Курская» Арбатско-Покровская линия выделилась в отдельную. Строительство нового постоянного вестибюля планировалось завершить к 1940 году, однако, поскольку станция не справлялась с пассажиропотоком, было решено сначала провести реконструкцию станции, включающую расширение переходов, уменьшение подъёмов и спусков и строительство арочного мостика над путями. Начавшаяся Великая Отечественная война заставила пересмотреть эти планы. Строительство постоянного вестибюля в здании нынешней Российской государственной библиотеки и реконструкция станции были завершены только к 1946 году. В том же году, 24 декабря, станция была переименована в «Калининскую». 5 апреля 1953 года после строительства новых станций глубокого заложения «Арбатской» и «Смоленской» станция «Калининская» была закрыта для пассажиров, а вестибюль в здании библиотеки был использован для станции «Арбатская». Сама же станция была частично реконструирована, в частности, были устранены два из трёх проходов на платформу. После завершения строительства новой Филёвской линии до станции «Кутузовская» станция «Калининская» вновь была открыта 7 ноября 1958 года. В 1990 году станция была переименована в «Воздвиженку», но переименование произошло только на бумаге – ни вывески, ни надписи на перронных стенах не менялись. 5 ноября 1990 года станция получила своё нынешнее имя – «Александровский сад». При строительстве в 1995–96 годах торгово-рекреационного комплекса «Охотный ряд» под Манежной площадью один из путей (от платформы № 2) до станции «Охотный ряд» был разобран и засыпан.



Интерьер вестибюля станции «Калининская». В центре – бюст В.И. Ленина. («Городское хозяйство Москвы». №7. 1947 г.)



Бюст В.И. Ленина, который был убран со станции в 1967 году. Народный музей метрополитена. (Фото с сайта: www.bluesmaker.livejournal.com)

Современный вид. Перестроенная часть наземного вестибюля. Кассовый зал. Пол заменён на гранитный без сохранения рисунка. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

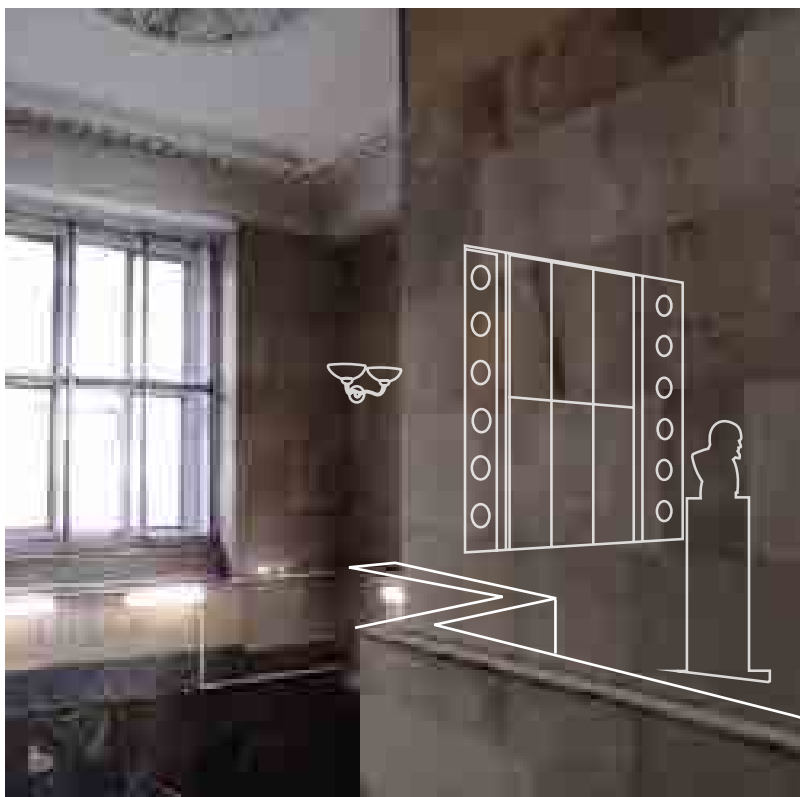
В 1970-е годы станцию освещали люстры в виде кувшинок, но продержались они очень недолго. (Фото с сайта: www.mirmetro.net)





Интерьер вестибюля станции «Калининская», находящейся в здании Библиотеки им. В.И. Ленина. 1947 год. (Катцен И.Е. «Московский метрополитен». М., 1948 г.)

В 1968 году от общего аванзала станций «Арбатская» и «Александровский сад» в вестибюль, который был встроен в здание библиотеки, установили два эскалатора. В 1997 году, когда проводилась реконструкция, эскалаторы серии ЛП-6 и её модификации, имевшие небольшую высоту подъёма (5,7 метров), были заменены на трёхпролётную лестницу.



Современный вид. Площадка, где находился бюст В.И. Ленина, была перестроена под помещение касс. Люстры и бра отсутствуют. Освещение производится лампами дневного света. Декоративное украшение окон утрачено. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

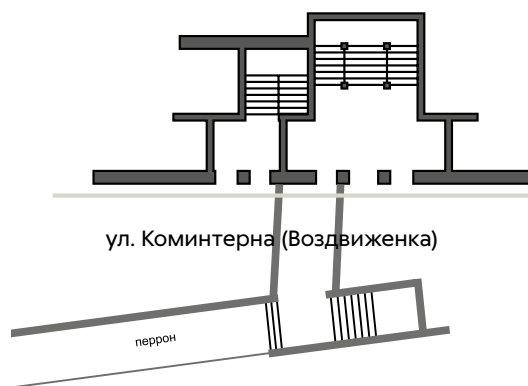


Подземный вестибюль станций «Улица Коминтерна» и «Библиотека им. Ленина» в здании бывшей гостиницы «Петергоф», расположенной на улице Коминтерна, дом 4/7, стр. 1.
(Приложение к «Архитектурной газете». №28. 1935 г.)

Современный вид. Через две арочные двери до 2-й половины 1940-х годов осуществлялся вход на станции.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



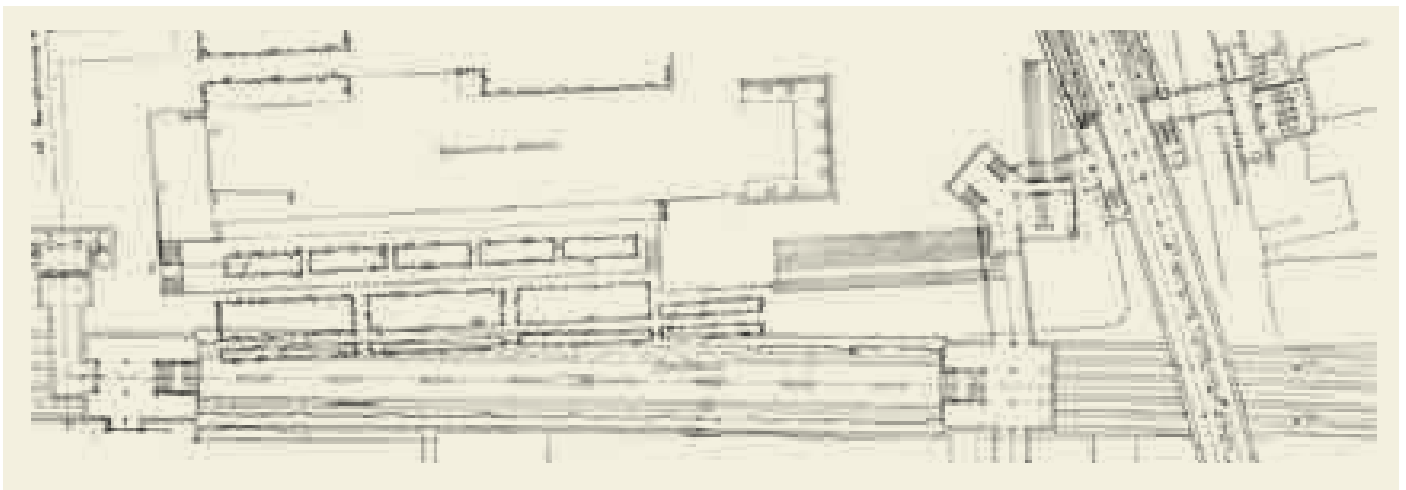
План подземного вестибюля станций метро в здании бывшей гостиницы «Петергоф»





План 1-й очереди Московского метрополитена и проект 2-й очереди. Станция «Улица Коминтерна» обозначена кружочком и рисунком наземного вестибюля. Некоторые проектируемые станции 2-й очереди так и не были построены: «Бега», «Пушкинская площадь», «Ильинские ворота», «Покровские ворота», «Гороховская улица», «Бакунинская улица», «Мироновская улица», «Климентовский переулок», «Вишняковский переулок». Станция «Покровские ворота» реализована не была, но дала название Арбатско-Покровской линии. («Метро». М., 1935 г.)

Общевязочный план станций «Библиотека им. Ленина» и «Улица Коминтерна». («Архитектура московского метрополитена». М., 1936 г.)



название станции при открытии

АРБАТСКАЯ

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«АРБАТСКАЯ ПЛОЩАДЬ» (1934 г.)

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «АРБАТСКАЯ» С 15 МАЯ 1935 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

ПРОЕКТ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«ВОЗДВИЖЕНКА» (1992 г.)

АРХИТЕКТОР: Л.С. ТЕПЛИЦКИЙ

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: Г.И. КИБАРДИН

Вестибюль станции «Арбатская» был построен в 1935 году в непосредственной близости от кинотеатра «Художественный» и перед входом на Арбатский рынок, который располагался между Арбатской площадью и Крестовоздвиженским переулком. Из-за этого рынок, который открылся всего за три года до этого, пришлось сократить на одну секцию. Вестибюль станции метро имеет форму 5-конечной звезды с ярусным завершением. Эта композиция была связана с уже принятым к тому времени конкурсным проектом архитектора Л.В. Руднева, согласно которому вся площадь должна была приобрести форму гигантского 5-угольника. 5 апреля 1953 года станция (вместе со «Смоленской» и «Киевской») была закрыта в связи с открытием дублирующей ветки метро. Это имело вполне конкретные причины: новые станции были глубокого заложения. Строительство новой ветки было продиктовано соображениями безопасности. В годы Великой Отечественной войны немецкая бомба пробила тоннель станции. Также учитывалась уязвимость метромоста. Закрытые станции получили новое предназначение – на них проводились всевозможные выставки. 7 ноября 1958 года ветка была вновь открыта.

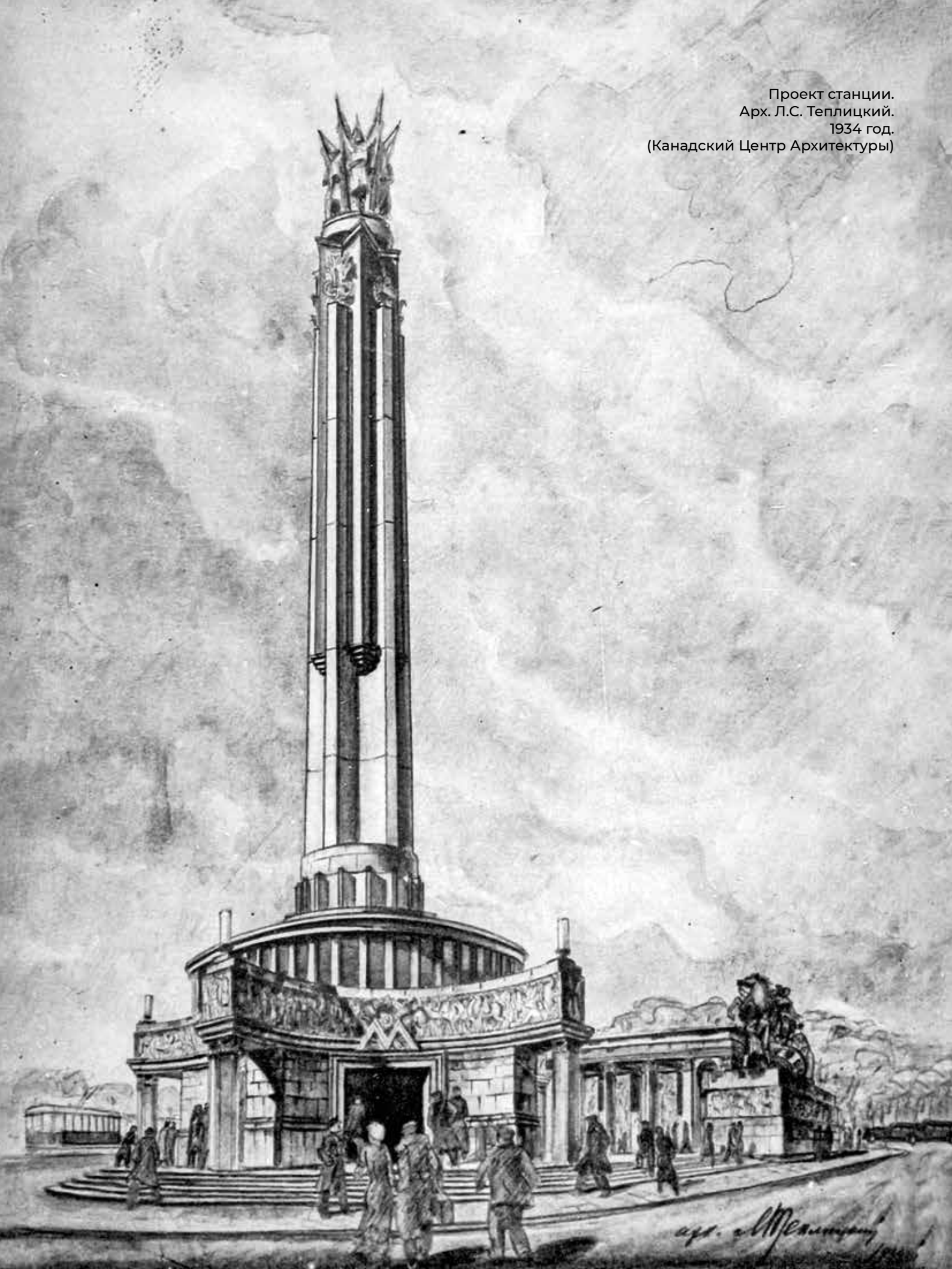


Наземный вестибюль станции «Арбатская». Фото 1935–1937 годов. В 1938 году большие буквы с внутренней подсветкой «Метро им. Л.М. Кагановича» с фасада убрали



Современный вид. Наземный вестибюль станции. При реставрации 2022 года была отреставрирована оригинальная розовая терразитовая штукатурка. (Фото: М. Куделя. 2024 г.)

Проект станции.
Арх. Л.С. Теплицкий.
1934 год.
(Канадский Центр Архитектуры)

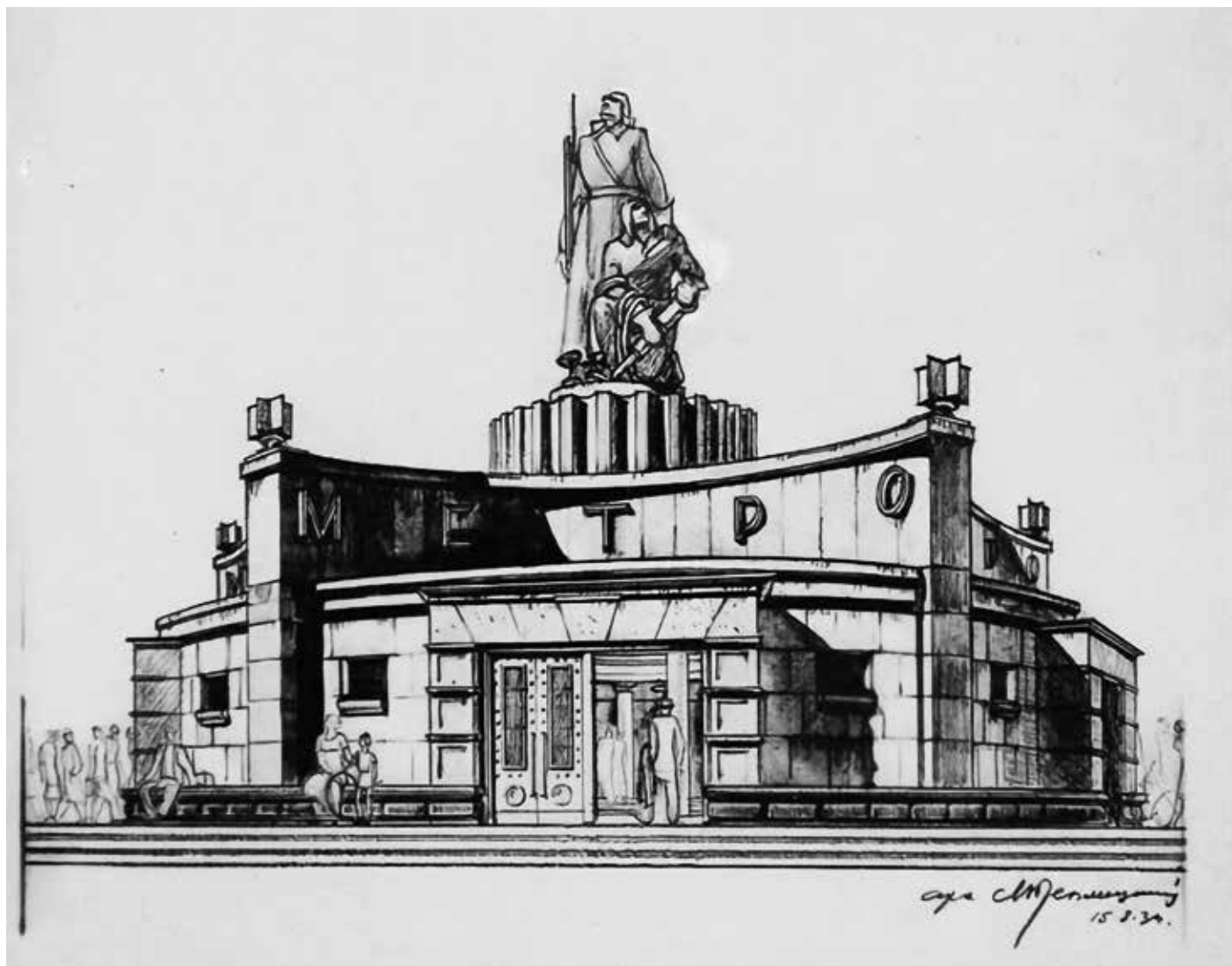




Проект станции. Арх. Л.С. Теплицкий.
1934 год. («Архитектура московского
метро». М., 1936 г.)



Проект станции.
Арх. Л.С. Теплицкий. 1934 год.
(Канадский Центр Архитектуры)





Проект. Центральный зал станции «Арбатская». Разрез. Арх. В.Д. Кокорин. 1934 год. («Строительство Москвы». №5. 1934 г.)



Проект. Перронный зал станции «Арбатская». Арх. Д.Д. Булгаков. 1934 год. («Строительство Москвы». №5. 1934 г.)



Арбатская станция метро расположена рядом со зданием Наркомата обороны СССР. Сюда в поездах метро будут ежедневно прибывать командиры и политработники РККА Страны советов в свой боевой штаб. Центральные учреждения Наркомата обороны шефствовали над строительством Арбатского радиуса метрополитена. Части и учебные заведения РККА столицы вместе со всеми трудящимися принимали участие в стройке метро, выполняя лозунг рулевого московских большевиков тов. Кагановича: «Метро строит вся Москва!». И когда при проектировании станций решено было придать одной из них художественное и архитектурное оформление на оборонные темы, то объектом для этого была избрана Арбатская станция. Архитектор тов. Теплицкий, работавший над проектом станции, придал ей следующее архитектурное оформление: надземный вестибюль представляет пятиконечную звезду, увенчанную скульптурой на тему обороны СССР. Внутри вестибюля художественные барельефы на темы из гражданской войны.

«Красная звезда». №30. 5 февраля 1935 г.

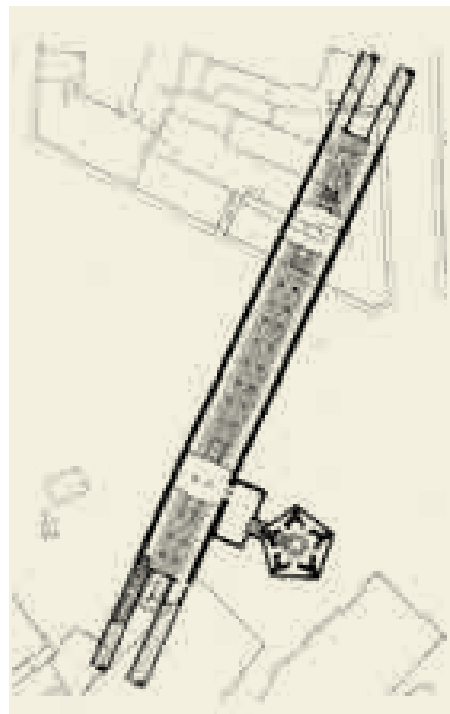
Проект интерьера станции «Арбатская площадь». Арх. М.Л. Теплицкий. 1934 год. («Архитектура московского метро». М., 1936 г.)



Перронный зал станции. Фото 1935 года. В 1960-е годы люстры были демонтированы и заменены на обычные люминесцентные лампы



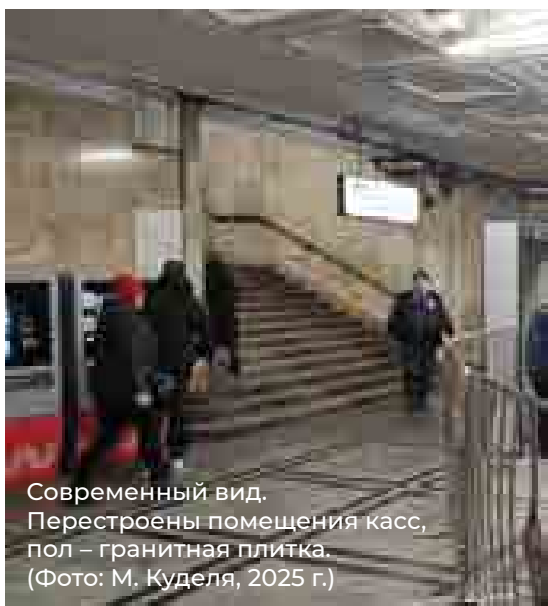
Вход на станцию. 1935 год



Второй выход со станции был запланирован на улицу Арбат, но так и не был реализован. («Архитектура московского метро». М., 1936 г.)



Кассовый зал станции.
Фото из подарочного альбома к 5-летию открытия метро.
(Центр исторической памяти «Народный музей метрополитена»)



Современный вид.
Перестроены помещения касс,
пол – гранитная плитка.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Перронный зал станции. 1960-е годы. Люстры уже демонтированы, но пол ещё покрыт керамической плиткой. (Фото с сайта: www.mirmetro.net)



Кассовый зал станции.
Фото из подарочного альбома к 5-летию открытия метро. (Центр исторической памяти «Народный музей метрополитена»)



Подземный вестибюль станции.
Фото из подарочного альбома к 5-летию открытия метро.
(Центр исторической памяти «Народный музей метрополитена»)



Современный вид. Пол
из керамической плитки
заменён на гранитный.
Вместо оригинальных
люстр – лампы
дневного света.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Подземный вестибюль станции.
(«Архитектура СССР», №4. 1935 г.)



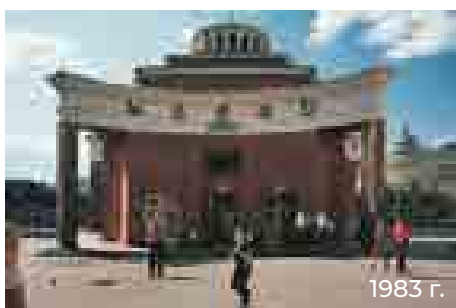
Лампы и покрытие пола заменены.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



1953 г.



1976 г.



1983 г.



2025 г.

27 октября в старом здании Арбатской станции метро открылась выставка по садоводству, посвященная 100-летию со дня рождения И.В. Мичурина.

Свои достижения демонстрируют на ней научно-исследовательские институты, опытные станции, коллективные сады, оранжерейные хозяйства, станции юных натуралистов, десятки колхозов и совхозов Подмосквья, а также многочисленные опытники-мичуринцы, объединённые в Московском обществе испытателей природы. В работе выставки принимают также участие гости, приехавшие с Украины, из Белоруссии и Таджикистана. Плодово-ягодные станции этих республик показывают результаты своей работы в нынешнем году.

«Московская правда».
№257. 29 октября 1955 г.

За годы своего существования наземный вестибюль станции несколько раз менял цвет фасада и оформление дверей

название станции при открытии

СМОЛЕНСКАЯ

ПРОЕКТНЫЕ НАЗВАНИЯ:

«СМОЛЕНСКИЙ РЫНОК», «СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ»

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «СМОЛЕНСКАЯ» С 15 МАЯ 1935 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

ПРОЕКТ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«НОВИНСКАЯ» (1991 г.)

АРХИТЕКТОРЫ: С.Г. Андриевский, Т.Н. Макарычев, Н.Я. Колли

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЯ: В.Г. Поликарпова, А.А. Марова

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: Н.И. Ушаков

Надземный павильон станции «Смоленская» тоже можно отнести к одному из удачных, как по расположению на поверхности, так и по внешней архитектуре. Несколько схематичная объёмная конфигурация павильона (арх. Андриевский и Макарычев) обогащена тремя композиционными приёмами. Первый из них – обрамление объёма со стороны входов двумя пространственно решёнными портиками, с неравномерно расставленными, в целях выделения входа, четырёхгранными колоннами. Второй приём – удачная обработка продольных стен павильона сплошной клеткой массивных квадратных окон. Третий приём – вынесение массивного антаблемента, венчающего павильонный объём со всех четырех сторон. Верхний вестибюль станции у лестницы отличается пространственным масштабом. Интересны утверждённые непосредственно на перилах сильные электрические лампы. Мало оправданы по своей форме эллиптические в плане колонны с абаксами перехода, ведущего в зал станции, голубые глазурированные стены которого освещены трубчатыми люстрами. Огромный перронный зал (те же авторы) членится условно мощными, четырёхгранными, облицованными мрамором колоннами. Благодаря их большой высоте сечение колонн по своим размерам кажется вполне масштабным. Должное соотношение пространственных координат внутреннего объёма уничтожает малейший намёк на подземное расположение перронного зала станции. Вертикальная планировка перронного зала с переходными мостиками, рассчитанная на два противоположных потока по сторонам, обеспечивает, при оживлении зала людскими потоками, живописные динамические перспективы в обрамлении строгих архитектурных форм.



Северный наземный вестибюль станции «Смоленская».
(«Метрострой». №5-6. 1935 г. Из коллекции П.Д. Пузанова)

Южный наземный вестибюль
станции «Смоленская». 1935 год.





Проект станции метро «Смоленская площадь». Фасад. Арх. С. Андриевский. («Архитектура СССР». №3, 1935)



Вестибюль у Карманицкого переулк. Проект. Второй вариант. Арх. С.Г. Андреевский. («Архитектура московского метро». М., 1936 г.)



«Строительство Москвы». №5. 1934 г.



В станции «Смоленская площадь», спроектированной арх. Г.Я. Мовчан (мастерская № 8), интересно решение надземного павильона, которому автор, сочетая объёмную форму основания с очень лёгкой и прозрачной верхней частью павильона и объёмной мачтой, придаёт чёткие выделяющиеся в окружающем ансамбле формы. Обработка входов, задуманных в массивных формах при общей лёгкости павильона, создаёт впечатление большого капитального сооружения. На верху мачты помещён светящийся голубой шар. По высоте мачты запроектирована светящаяся труба, что явится опознавательным знаком для всех павильонного типа станций метро. В основу подземного решения перронов автором взята идея композиционного использования света в целях избегания впечатления давящей плоскости, перекрывающей перрон, и получения эффекта дневного рассеянного освещения. Источник света запроектирован в виде кольцевых рефлекторов, освещающих белый плафон потолка.

Проект станции метро на Смоленской площади. Наземный вестибюль. Арх. Г.Я. Мовчан. («Архитектура московского метро». М., 1936 г.)

«Архитектура СССР». №4. 1934 г.

Вестибюль по оси бульвара. Первый вариант.
(«Архитектура СССР». №3, 1935 г.)



Павильон станции «Смоленская площадь» (проект арх. С. Андриевского. – М.К.) имеет форму прямоугольника со входами и выходами, расположенными по торцовым сторонам здания, под портиками из прямоугольных колонн серого гранита.

Наиболее характерным моментом является решение продольных стен в виде каменного переплета. Это не только декоративная форма. Переплёт представляет собой железобетонную несущую конструкцию, которая придаёт стене выражение лёгкости именно благодаря своей системе. При оформлении подземной части этой станции мелкого заложения, находящейся непосредственно под улицей, перед архитектором стояла следующая задача: платформенный зал представляет собой большое, высокое помещение с двумя рядами колонн – надо было подчеркнуть стройность этих колонн и общий ритм энергии и бодрости. Ведущим цветом внутреннего оформления является искрящийся крупнозернистый мрамор Щабловских каменоломен, сочетающийся с лёгкими светложёлтыми тонами крымского мрамора.

(«Архитектура СССР». №3. 1935 г.)

Вестибюль у Карманицкого переулка.
Проект. Арх. С.Г. Андриевский. («Архитектура
московского метро». М., 1936 г.)



(«Архитектура СССР». №3. 1935 г.)

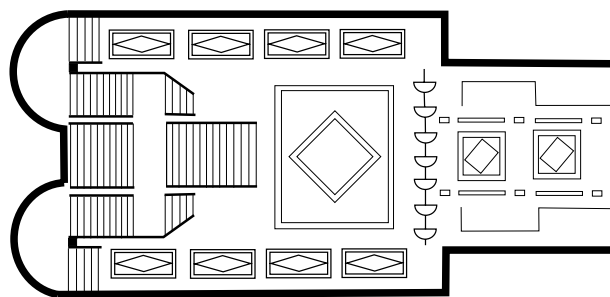
Интерьер южного наземного вестибюля
станции. 1935 год.



Открытка 1935 года.
Вестибюль станции
«Смоленская площадь»
(внизу – кассовый зал)



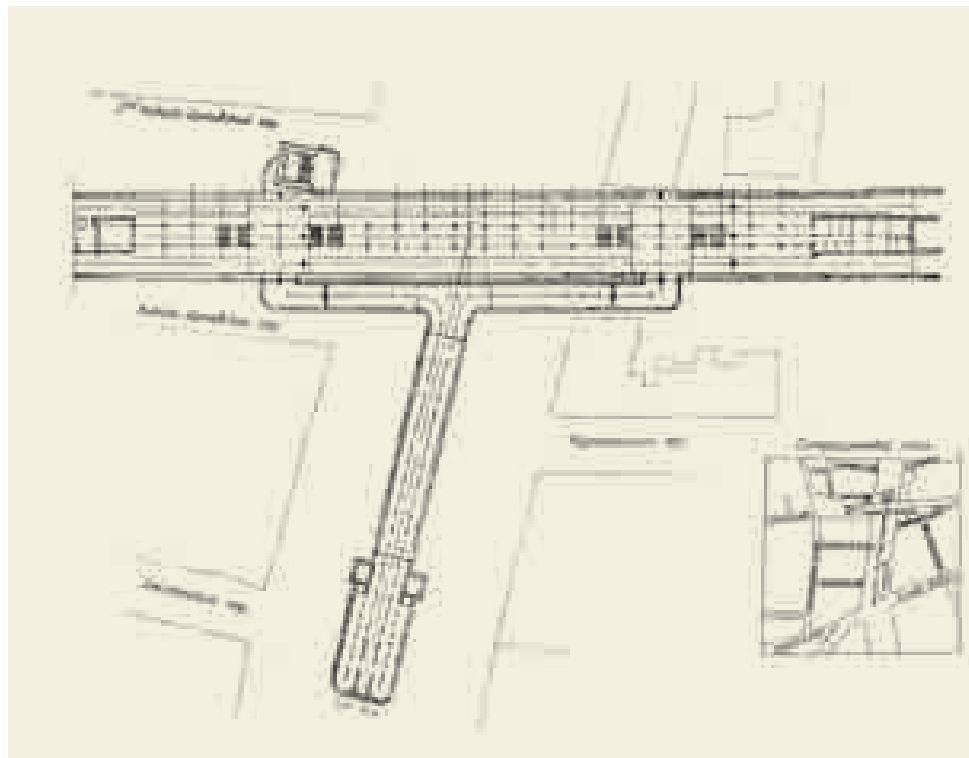
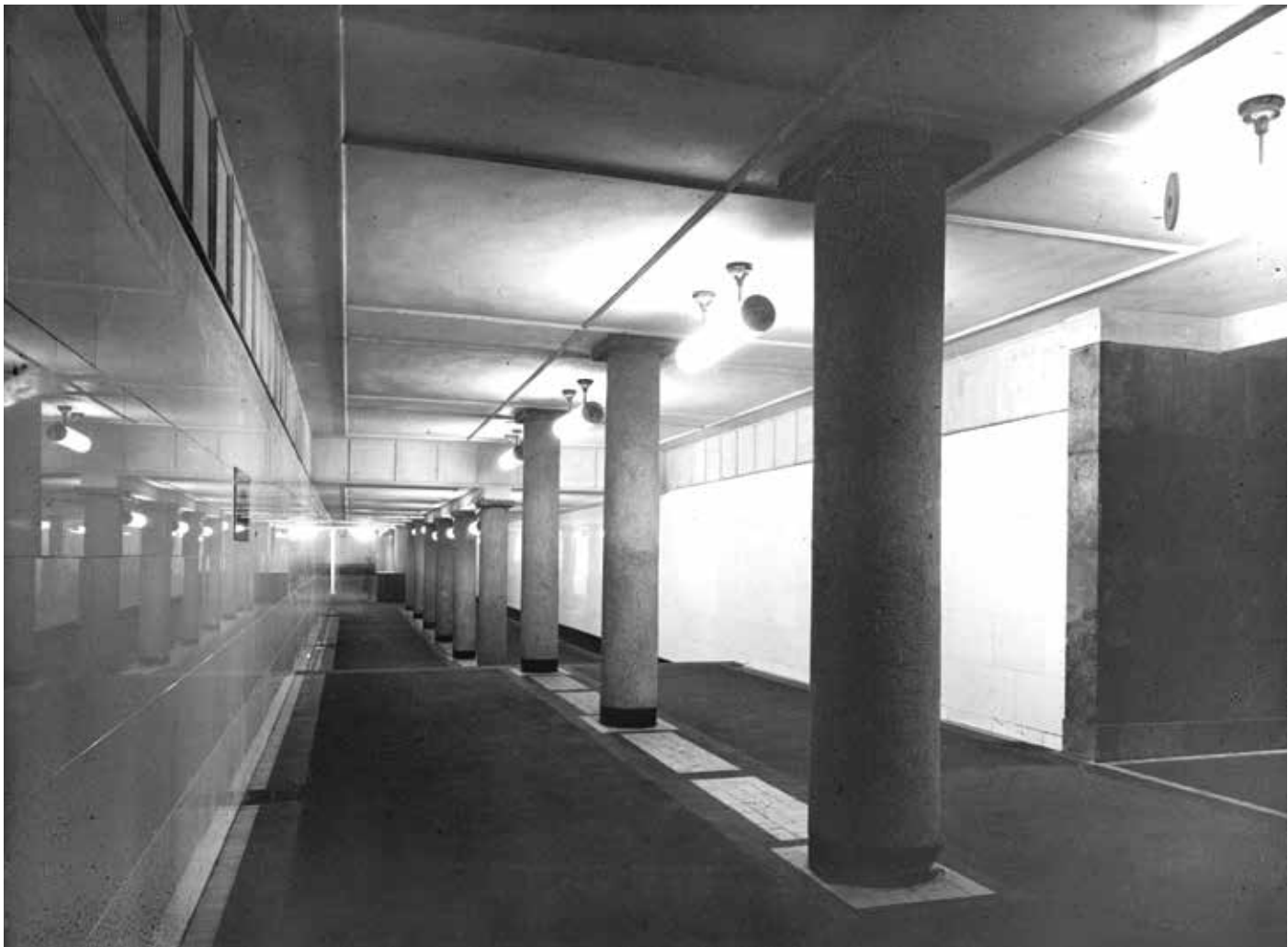
Южный
наземный
вестибюль.
1935 год



План подземной части южного вестибюля

Южный наземный вестибюль.
Вид с Садового кольца. Справа –
Смоленский универмаг и поворот
на улице Арбат. 1935 год.
(Фото с сайта: www.pastvu.com)



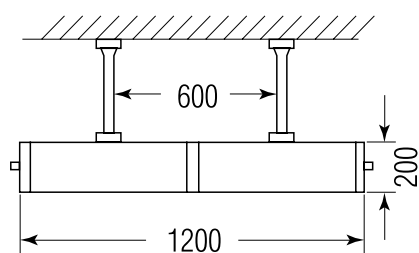


Коридор, расположенный вдоль центрального зала станции. Позже был переоборудован в подземный переход – первый в Москве. Справа виден коридор, ведущий к южному вестибюлю. 1935 год. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)

Общевязочный план. («Архитектура московского метро». М., 1936 г.)



Коридор, ведущий к наземному вестибюлю (южному), располагавшемуся на Садовом кольце. Стены облицованы белым мрамбитом, а колонны, стоящие в два ряда и имеющие эллиптическую форму, оштукатурены мраморной крошкой. Пол – из красных метлахских плиток. Переход приводит к небольшому подземному вестибюлю с колоннами из шабровского мрамора. («СССР на стройке», 1935 г.)



Цилиндрический подвесной светильник.
6 лампочек по 60 Вт. (Гусев Н.М.
«Свет в архитектуре». М., 1937 г.)



На месте коридора, ведущего от южного вестибюля к станции, устроен ведомственный тир.
(Фото с сайта: alexeygoncharov.livejournal.com)

Лестница северного
наземного вестибюля.
1935 год





Интерьер северного
наземного вестибюля.
1935 год.

Современный вид лестницы
в перронном зале станции.
(Фото: М.Куделя, 2024 г.)



Лестница подземного
вестибюля. 1935 год



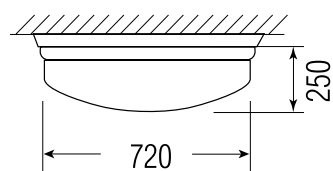


Проект. Жилое здание на Смоленской площади (построено с некоторыми изменениями).
Арх. И.В. Жолтовский. 1950 год.
После повторного открытия станции «Смоленская» в нём находится вход на станцию. (С сайта музея архитектуры им. А.В. Щусева)



Закрытый вестибюль станции на Смоленской площади. Середина 1950-х годов. (С сайта музея архитектуры им. А.В. Щусева)

Подземный вестибюль станции «Смоленская». Центральный зал. 1935 год



Типовой светильник молочного стекла. (Гусев Н.М. «Свет в архитектуре». М., 1937 г.)

Современный вид. Светильники в виде горизонтальных вытянутых цилиндров и полусфер заменены на лампы дневного света. Вместо асфальтового пола гранитная плитка. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



20 марта 1937 г. – 11 сентября 1938 г.

КИЕВСКАЯ

▪

ПЛОЩАДЬ РЕВОЛЮЦИИ

▪

КУРСКАЯ

▪

ПЛОЩАДЬ СВЕРДЛОВА
(ТЕАТРАЛЬНАЯ)

▪

МАЯКОВСКАЯ

▪

БЕЛОРУССКАЯ

▪

ДИНАМО

▪

АЭРОПОРТ

▪

СОКОЛ



название станции при открытии

КИЕВСКАЯ

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«КИЕВСКИЙ ВОКЗАЛ»

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «КИЕВСКАЯ» С 20 МАРТА 1937 ГОДА ПО 5 АПРЕЛЯ 1953 ГОДА

ПОВТОРНОЕ ОТКРЫТИЕ 7 НОЯБРЯ 1958 ГОДА

АРХИТЕКТОР: Д.Н. ЧЕЧУЛИН

ИНЖЕНЕРЫ-КОНСТРУКТОРЫ: Л.В. ВОРОНЕЦКИЙ, Н.А. КАБАНОВ

Законченная строительством первая станция второй очереди московского метрополитена имени Л.М. Кагановича – «Киевский вокзал» – безусловно, заслуживает особого внимания. Первая и основная заслуга арх. Д.Н. Чечулина, автора проекта, это чрезвычайно реальное, конкретное использование материала, хорошая выдумка и внимание к строительной технике. На станции «Киевский вокзал» все детали, начиная от электроарматуры, скобянки и кончая мраморными работами, выполнены самым тщательным образом. В целом ряде работ (освещение, введение фарфоровых деталей как элемента архитектурного оформления, орнаментация стен и полов цветным камнем) арх. Д.Н. Чечулин проявил много хорошей изобретательности, создав очень интересное, особенно с технической стороны, сооружение. Но, может быть, именно это увлечение самой техникой сыграло и обратную роль, превратившись в некую самоцель и заслонив собой основную цель, которой она служит, – художественную сторону задачи. Это сказалось и на общем характере архитектуры и на отдельных деталях. Увлечись самой техникой каменной инкрустации пола и стены, архитектор не всегда выдерживает общий стилиевой характер. Так, в рисунке пола одновременно присутствует орнамент украинской вышивки и Помпеи. Поэтому отдельные участки пола кажутся очень привлекательными, но общей его композиции недостаёт единства.

Опираясь дорогими породами камня, любясь его изумительными структурными качествами, архитектор забывает подчас об общих задачах цвета и колорита. В аванзале чрезвычайно любопытны стены, инкрустированные цветным полированным камнем, но в применении к столбам те же приёмы противоречат их конструктивной сущности. Очень интересны фарфоровые капители в аванзале. Жаль только, что венчающие каменные детали столбов мало по своему характеру отвечают такому хрупкому материалу, как фарфор. Масштаб членений потолка аванзала крупен по сравнению со стеной, полом и деталями столбов. Характер стены, пола, потолка, их орнаментация, детали и цвет также недостаточно согласованы. Наиболее серьёзно решён в станции «Киевский вокзал» – перрон. Здесь общая архитектурная композиция подчёркнута значительно яснее. Фарфоровые капители в данном случае лучше увязываются с колоннами из оникса, и правильно, что здесь шейка получила очень простой и скромный профиль. Мне кажется только, что не следовало членить в другом материале и цвете нижнюю часть колонны. Благодаря этому зрительно уменьшается её высота, чем принижается зал, не говоря уже о том, что для восприятия вводится лишний элемент. Наконец, базы колонн тяжелы по профилю и объёму и противоречат очень интересной и тонкой верхней их части. Празднично решено освещение перрона, облегчающее потолок. Очень хорошо нарисованы и выполнены электроарматура и бронзовые решётки.



Наземный вестибюль станции «Киевская». («Московский метрополитен имени Л.М. Кагановича: Вторая очередь». М., 1941 г.)



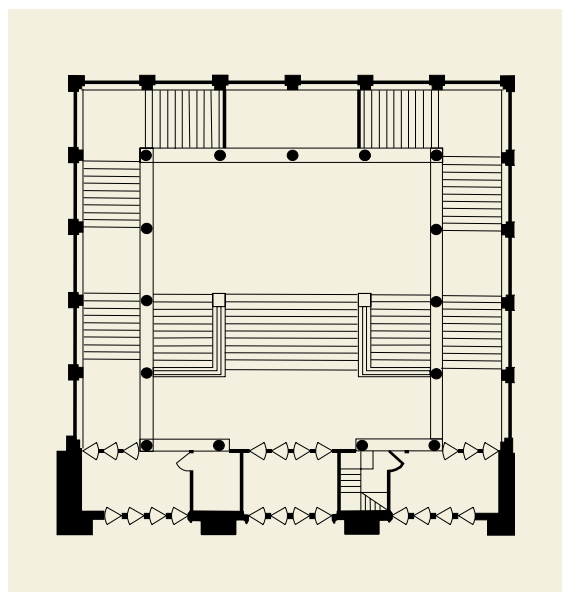
Современный вид места, где располагался наземный вестибюль станции. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Проект станции «Киевский вокзал». Перспектива.
Арх. Д.Н. Чечулин. Проектная мастерская Моссовета №2.
(«Строительство Москвы». №13–14, 1935 г.)



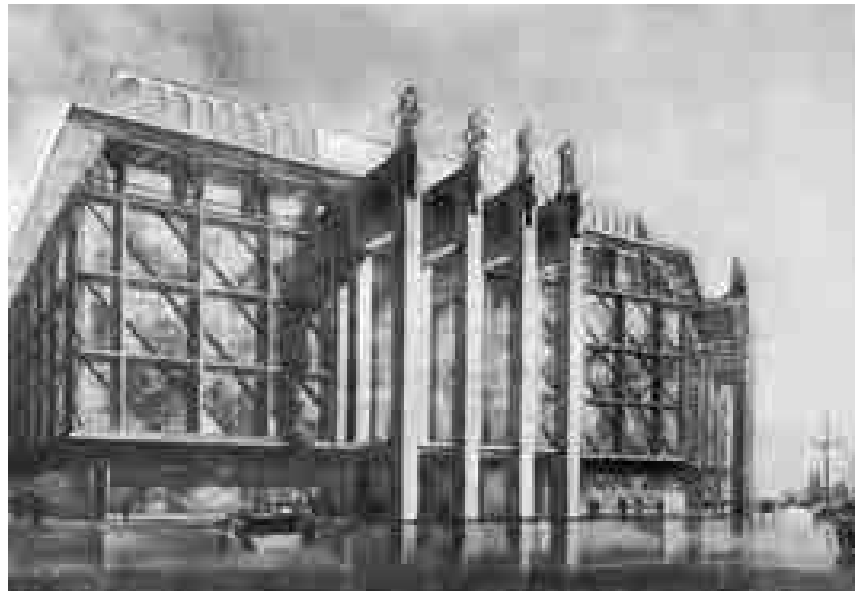
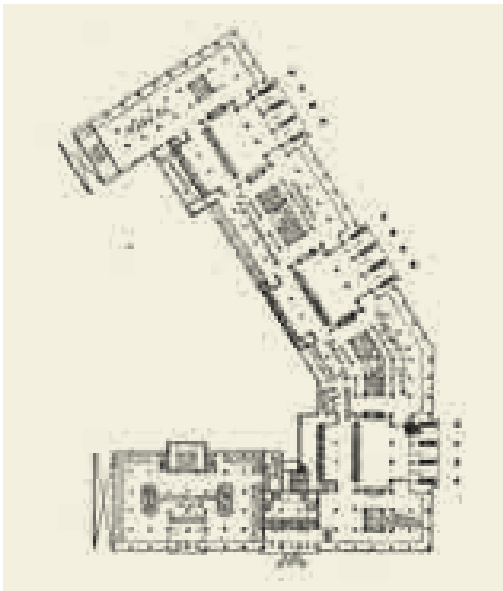
Проект станции «Киевский вокзал». Наземный вестибюль.
Арх. Д.Н. Чечулин. 1935 год



План наземного вестибюля станции.
Арх. Д.Н. Чечулин



Проект станции «Киевский вокзал». Перспектива. Вариант.
Арх. Д.Н. Чечулин. 1935 год



Один из проектов большого универсального магазина, в который предполагалось встроить павильон станции «Киевская». На плане видно (внизу, посередине), что изменять внутреннюю планировку вестибюля станции метро не собирались. («Строительство Москвы». №16. 1936 г.)

Интерьер наземного вестибюля
станции «Киевская». 1937 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)





Интерьер наземного вестибюля станции.
(«Московский метрополитен имени
Л.М. Кагановича: Вторая очередь».
М., 1941 г.)



Наземный вестибюль
станции «Киевская»,
вид справа от входа.
1937 год.
(Главархив г. Москвы)



Открытка 1937 года. Лестница станции метро «Киевская». Вела от наземного вестибюля к подземному аванзалу станции. Разрушена в 1972 году. (Фото: Л.А. Великжанин)



Кассовый зал наземного вестибюля. Мозаика пола выполнена по рисункам Д.Н. Чечулина на заводе им. Булганина. (Приложение к «Архитектурной газете». №12. 1937 г.)

АЖАНОВЦАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ

Интерьер наземного
вестибюля станции.
Ковровый орнамент из
керамической плитки.
(Архив Музея Москвы)





Наземный вестибюль станции. Первый тип торшеров. По центру фасада располагается часовой циферблат. 1937 год



Наземный вестибюль станции «Киевская». 1947 год. Окна закрыты. Торшеры с круглыми плафонами. (Фото из частного архива)

Наземный вестибюль станции «Киевская». Вид со стороны Большой Дорогомиловской улицы. Предположительно, 1937 год

Капитель колонны в кассовом зале здания пригородных поездов Киевского вокзала. (Фото: А. Замарёнова, 2017 г.)

Капитель колонны в кассовом зале после реставрации. Убраны наслоения краски. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)





Над входом в наземный вестибюль новое название (Метрополитен имени В.И. Ленина). Окна освобождены от фанеры. Изменён дизайн дверей, отсутствуют квадратные декоративные элементы в арках порталов. Фото 1960-х годов

Кассовый зал станции в здании пригородных поездов Киевского вокзала. Построено в 1940 году по проекту арх. Д.Н. Чечулина. Пол из керамической плитки. Позже плитка была заменена на цементные плиты с колотым гранитом, без сохранения орнамента. (Диафильм «Детям о метро». 1955 г.)

Современный вид. Во время реставрации 2017–2018 годов пол был заменён на гранитный с максимальным воссозданием первоначального орнамента. Ранее в коридоре между кассами были добавлены двери. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)





Аванзал станции «Киевская». Лестница на дальнем плане вела в наземный вестибюль станции. После его сноса в 1972 году был построен небольшой коридор, ведущий в общий кассовый зал Кольцевой и Филёвской линий и к выходу в город. («Архитектура СССР». №3. 1937 г.)



Пол вестибюля.
(«Архитектура СССР». № 7. 1940 г.)



Коридор подземного вестибюля.
(«Строительство Москвы». №6, 1937 г.)



1937 г.



2025 г.

Светильник на потолке аванзала подземного вестибюля

Аванзал подземного вестибюля. (Приложение к «Архитектурной газете». №12. 1937 г.)

Современный вид. Изменилась дверь, пропал центральный элемент орнамента пола. Нет стола в секции справа. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Светильник в центре потолка аванзала подземного вестибюля. Фото 1953 года. (Архив музея Мосметростроя)

На фото ниже видно, что заменены светильники (кроме центрального), мраморный пол частично заменён гранитным. Убрана надпись с названием станции и датой открытия



Открытка 1937 года. Аванзал станции. (Фото: Н. Грановский. Архив: М. Куделя)



Современный вид аванзала. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

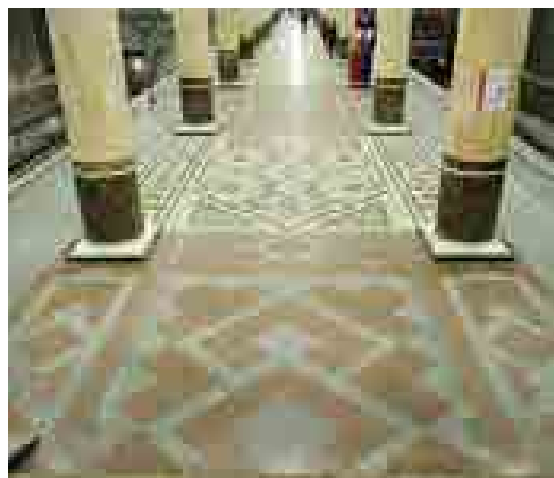


Центральный зал станции. Перед фальшстенной, на фоне красных знамён, была установлена гипсовая скульптура И.В. Сталина работы С.Д. Меркурова. Позже, после открытия здания пригородных касс и наземного вестибюля метро, скульптура была убрана. («Строительство Москвы». №22. 1936 г.)



Центральный зал станции. Колонны облицованы ониксом армянского месторождения розового и бледно-зелёного цветов. («5 лет Московского метро». М., 1940 г.)

Пол станции впервые был заменён в 1948 году. В 1994 году, во время одного из ремонтов станции, мраморный пол был заменён на гранитный. Орнамент при этом был сильно упрощён. Во время реставрации в 2016 году полу был возвращён первоначальный вид. (Фото: Т. Симанив)





Станция незадолго до реставрации. Оникс, которым колонны были облицованы при строительстве станции, оказался не приспособлен к условиям метрополитена – он стал трескаться и уже в 1948 году его начали менять на светлый мрамор. (Фото: Т. Симанив, 2013 г.)

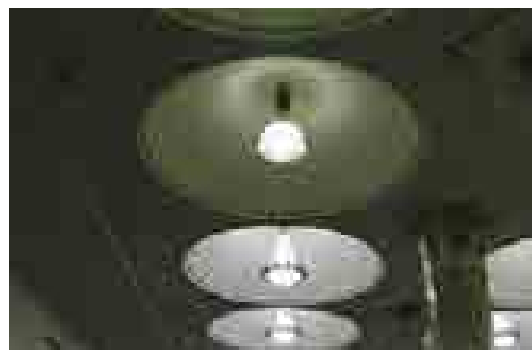


Люстра станции
«Киевская». 1953 год.
(Архив музея
Мосметростроя)

Другой тип
светильников.
Первоначальные
люстры были
демонтированы
в конце
1970-х годов.
(«Московский
метрополитен».
М., 1997 г.)



Смена люстр
во время
реставрации.
2016 год. (Фото:
Т. Симанив)



название станции при открытии

ПЛОЩАДЬ
РЕВОЛЮЦИИ

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«Никольская улица» (1935 г.)

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «Площадь Революции» с 13 марта 1938 года по наши дни

АРХИТЕКТОРЫ: А.Н. Душкин

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЕЙ: А.Н. Душкин (западный вестибюль), Ю.П. Зенкевич (восточный вестибюль)

СКУЛЬПТОР: М.Г. Манизер

ХУДОЖНИК: В.Ф. Бордиченко

ИНЖЕНЕРЫ-КОНСТРУКТОРЫ: Н.А. Комаров, А.Н. Пирожкова, М.В. Головинова

Быть может несколько спорно, но очень ново и свежо решает архитектуру станции «Пл. Революции» арх. А.Н. Душкин, включая в неё полноценную скульптуру в качестве основного декоративного акцента и очень сдержанно трактуя станцию, как архитектурный фон для этой скульптуры, выполняемой проф. Манизером.

«Строительство Москвы». №19–20. 1937 г.

Архитектурная концепция вестибюля (арх. А.Н. Душкин) вызвана тем обстоятельством, что в период его возникновения вполне конкретно стоял вопрос сооружения на этом месте здания Академического кинотеатра. Задача архитектора состояла в том, чтобы, включив вестибюль метро в комплекс нового здания, спроектировать его таким образом, чтобы он мог существовать самостоятельно до сооружения этого здания и чтобы процесс строительства будущего здания не мешал работе вестибюля. Эта сложная задача была разрешена автором в следующем виде. Огромный овальный зал, в котором берут начало эскалаторные системы обеих станций, составляет элемент будущего большого здания, и конструктивная сторона этого эскалаторного зала решена с учетом всех будущих нагрузок. Вход в этот зал, после сооружения всего здания, предусматривается в одной из его частей; временно же, до сооружения здания, вход решается в виде отдельного павильона, соединённого с эскалаторным залом особым переходом. Возникновение этого перехода вызвано необходимостью несколько отодвинуть временные входы от границ застройки будущего здания с тем, чтобы процесс его сооружения мог уживаться с нормальной работой вестибюля.

Криволинейные стены овального эскалаторного зала и две многогранные колонны, отделяющие его от перехода, облицованы тёмным мрамором садахло. Потолок обработан тягами значительного рельефа. Пол временно покрыт асфальтом. Стены перехода и кассового зала облицованы доверху тёмножёлтым бьюк-янкюем. Потолок прямоугольного кассового зала, поднятый значительно выше перехода, обработан белыми квадратными кессонами с позолотой. Зал освещается люстрами, а переход – настенными бра.

Кассовые кабины, в виде опыта, объединены здесь в специальном островке обтекаемой формы, размещённом в центре зала. Однако огромный зал, заслоняемый громоздким видом деревянного сооружения, теряет свой простор. Фасад вестибюля решён в виде шестиколонного портика с квадратными колоннами, облицованными тёмносерым лабрадоритом. Наружные стены облицованы белым подмосковным известняком.

«Московский метрополитен имени Л.М. Кагановича: Вторая очередь». М., 1941 г.



Наземный вестибюль станций «Площадь Революции» и «Площадь Свердлова». 1938 год.
Изначально колонны были облицованы протопоповским известняком.
(«Московский метрополитен имени Л.М. Кагановича: Вторая очередь». М., 1941 г.)



Современный вид.
Наземный вестибюль станций
«Площадь Революции»
и «Театральная». Колонны
облицованы тёмным
лабрадоритом.
(Фото: М. Куделя, 2024 г.)



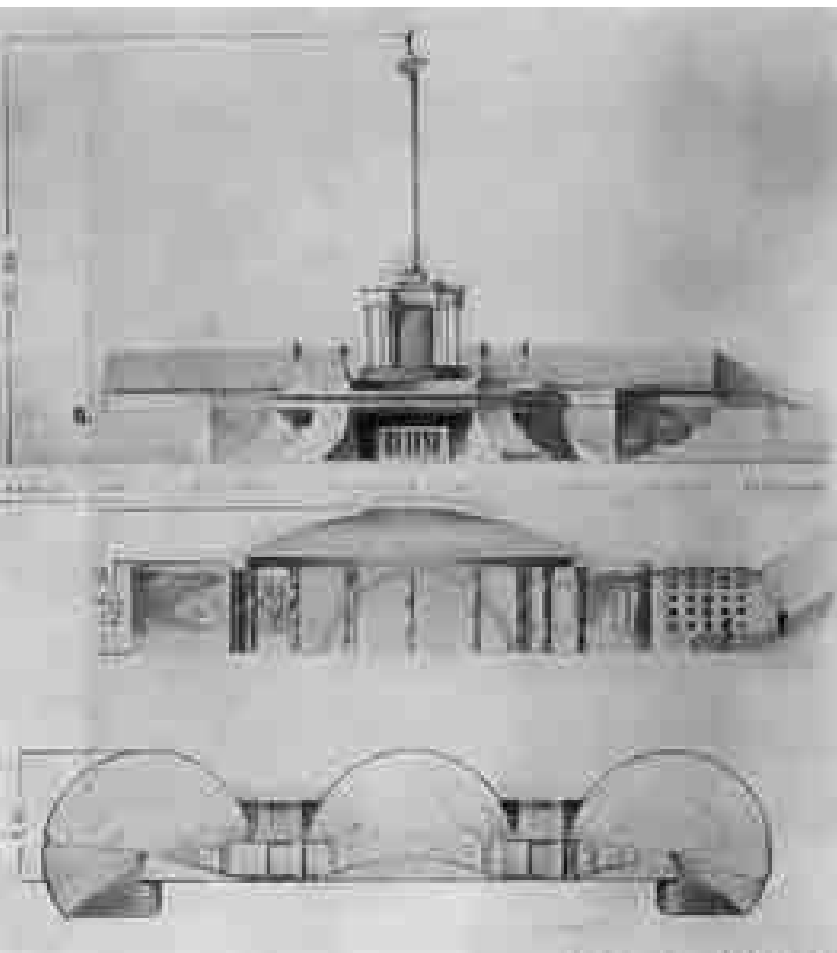
Проект. Перспектива центрального зала.
Арх. Г.Т. Крутиков.
(«Строительство Москвы». №13–14, 1935 г.)

Проект. Вариант.
Арх. Г.Т. Крутиков



Проект. Вид со стороны перронного зала.
1935 год

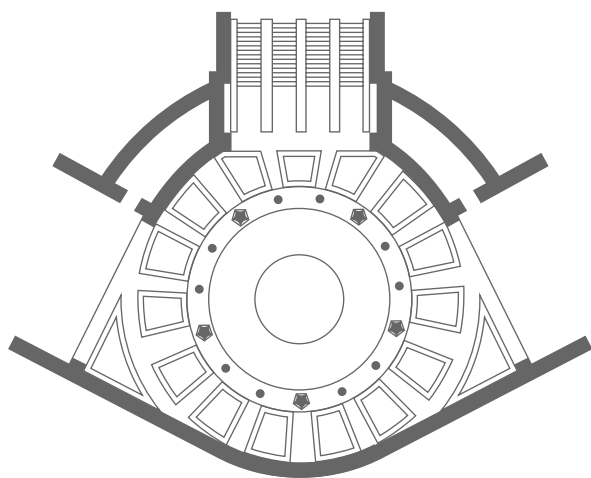




Проект. Главный фасад наземного вестибюля станции и разрез по центральной оси эскалаторного зала.
Арх. Г.Т. Крутиков. («Строительство Москвы». №13–14. 1935 г.)



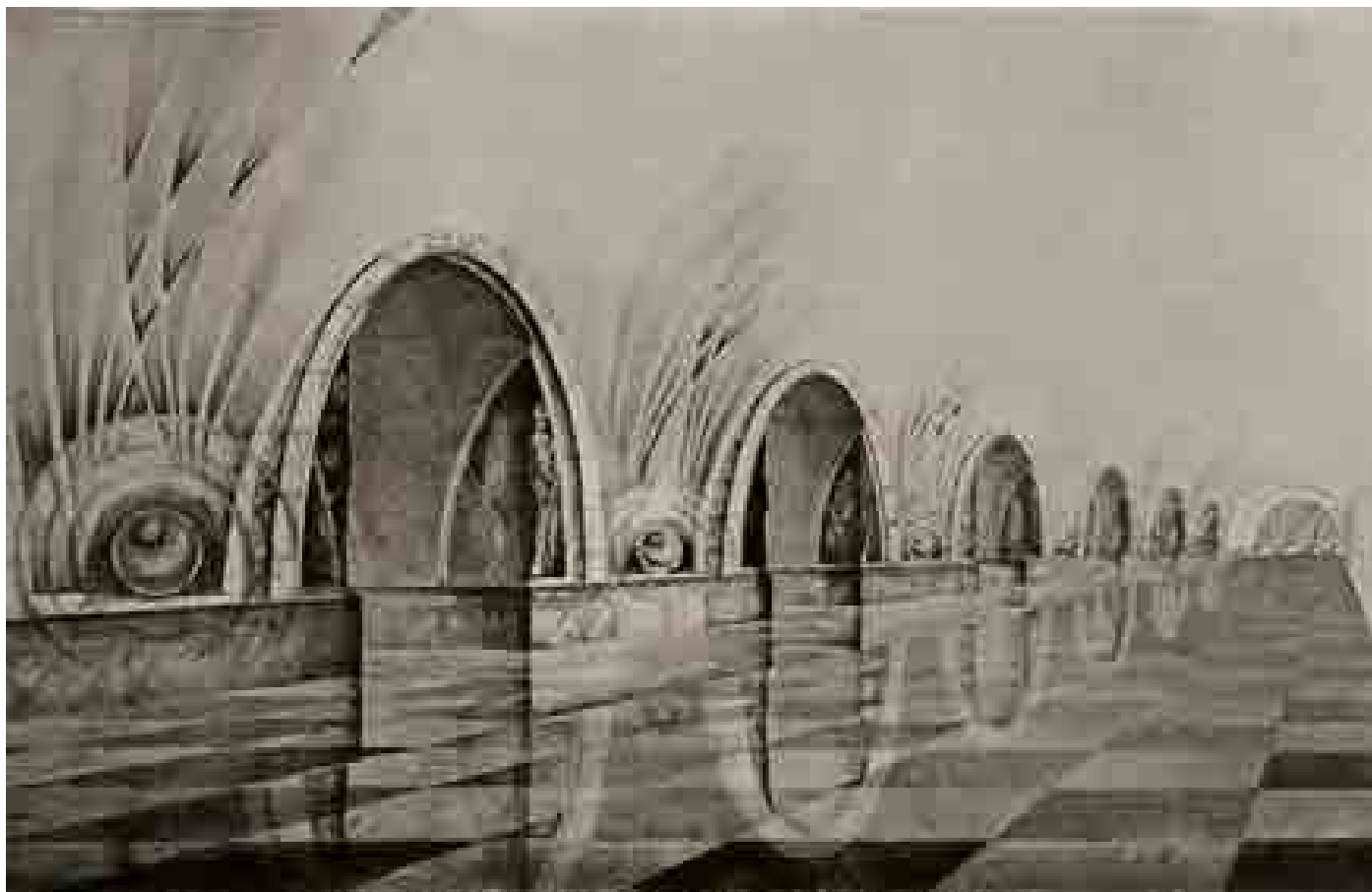
Проект. Главный фасад наземного вестибюля станции. Арх. Г.Т. Крутиков. 1935 год



Проект. План наземного вестибюля станции. Арх. Г.Т. Крутиков. 1935 год

Утвержденная станция «Площадь Революции» (автор проекта арх. Г.Т. Крутиков) будет облицована чёрным мрамором с золотистой жилкой, добываемым в Дивалу, близ Эривани. Аркады станции будут облицованы красным мрамором «шроша», подобно пилонам станции «Красные Ворота» первой очереди.

«Строительство Москвы». №6. 1936 г.



Проект станции «Площадь Революции» (I вариант).
Арх. А.Н. Душкин. («Московский метрополитен имени
Л.М. Кагановича: Вторая очередь». М., 1941 г.)



Проект эскалаторного зала вестибюля станций «Площадь
Революции» и «Площадь Свердлова». Арх. А.Н. Душкин.
(«Московский метрополитен имени Л.М. Кагановича: Вторая
очередь». М., 1941 г.)



Проект. Вид на центральный зал станции.
Арх. А.Н. Душкин.
(«Строительство Москвы». №13–14. 1935 г.) ▼

▲ Проект. Вид на центральный зал станции.
Арх. А.Н. Душкин. 1935 год



Мастерская спецработ Метростроя изготовила макет станции метро 2-й очереди «Площадь Революции» по проекту архитектора Душкина (в натуральную величину) с установленными на макете скульптурами М. Манизера. Проект оформления представлен на утверждение Наркомтяжпрома.
(«Рабочая Москва». № 221. 1937 г.)



Полировка полов станции. Хорошо видны гипсовые скульптуры, которые были установлены на станции первоначально



Первые варианты скульптур для станции. Автор: М.Г. Манизер.
«Девочка с телёнком», «Красногвардеец», «Шахтёр».
(«Строительство Москвы». №18, 1937 г.)



Открытка 1946 года. Скульптура «Школьницы». В числе ещё трёх скульптур была убрана в 1947 году при устройстве эскалаторов для второго выхода со станции. (Архив: М. Куделя)



Скульптуры «Красногвардеец» и «Метростроевец». Видны изменения в одежде и позах относительно эскизных вариантов. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)

Ученики М.Г. Манизера выполняли в качестве соавторов следующие скульптуры: «Партизан», «Солдат», «Девушка-снайпер» и «Шахтёр» – Е. Фалько; «Матрос» и «Краснофлотец» – А. Дивин; «Парашютистка» – А. Пликайс; «Пограничник» – И. Иванов; «Изобретатель» – Г. Ветютнев; «Колхозница» («Птичница»), «Мать» и «Школьницы» – М. Владимирская; «Отец с сыном» («Отец»), «Пионеры» – А. Денисов. Скульптуры, выполненные Матвеем Манизером лично (без соавторов): «Красногвардеец», «Колхозник» («Тракторист»), «Юноша с книгой» («Студент»), «Девушка с книгой», «Девушка с диском», «Футболист».



Манизер Матвей Генрихович (1891–1966)

Матвей Манизер родился 17 марта 1891 года в Санкт-Петербурге в семье известного живописца и графика Генриха Манизера. С 8 лет Матвей занимался рисунком и лепкой в начальной школе Центрального училища технического рисования имени А.Л. Штиглица под руководством скульптора – академика М.А. Чижова и был его любимым учеником. Далее были занятия рисунком в личной мастерской профессора Академии художеств В.Е. Савинского, учёба в Школе Общества поощрения художеств – класс скульптора И.И. Андреолетти. В 1909–1914 годах Матвей Манизер учился одновременно на астрономическом и математическом факультетах Санкт-Петербургского университета и окончил его, уже будучи студентом Императорской Академии художеств, куда поступил в 1911 году. Уже в годы учёбы в Академии проявился его талант скульптора-монументалиста: в 1913 году, участвуя во Всероссийском конкурсе на лучший проект памятника Гражданину Минину и Князю Пожарскому для Нижнего Новгорода, Матвей Манизер получил вторую премию, а в 1915 году за проект памятника К.Д. Ушинскому – первую премию. Воспитанник скульптора Г.Р. Залемана, он в 1917 году окончил Академию со званием Лауреата, золотой медалью и получением 4-летнего пансионерства в Италии (произошла революция и поездка не состоялось). Талант Матвея Манизера не ограничивался математикой, астрономией, скульптурой и рисунком. В 1920 году он получил третье высшее образование – музыкальное, окончив Петроградскую консерваторию по классу виолончели. Причём уровень подготовки Матвея был настолько высок, что его зачислили сразу на 4-й курс.

С 1921 года и до конца жизни Матвей Генрихович совмещал творчество и преподавательскую работу: ВХУТЕМАС – ВХУТЕИН – бывшая Императорская Академия художеств (1921–1929 гг., Ленинград), Институт живописи, скульптуры и архитектуры имени И.Е. Репина (1935–1941 гг. и 1945–1947 гг., профессор с 1939 г., Ленинград); Московское высшее художественно-промышленное училище им. С.Г. Строганова (1946–1952 гг.); Московский государственный художественный институт им. В.И. Сурикова (1952–1966 гг.). Во всех перечисленных учебных заведениях он вёл свои мастерские.

Матвей Генрихович Манизер – автор выдающихся монументальных работ. Наиболее известные из них: первый бронзовый памятник в СССР В. Володарскому (1925 г.); памятник жертвам 9 января 1905 года (1930 г.) в Ленинграде; памятник В.И. Чапаеву (1932 г.) в Самаре, памятники Тарасу Шевченко в Харькове (1935 г.), в Киеве (1938 г.) и Каневе на могиле поэта (1939 г.). Памятники В.И. Ленину, созданные Манизером для города Пушкина под Ленинградом (1926 г.), для Минска (1933 г.), для Ульяновска (1940 г.), по мнению искусствоведов, являются хрестоматийными образами вождя. Ещё в 1924 году его работа, представленная на конкурс памятника В.И. Ленину у Финляндского вокзала в Ленинграде, заняла первое место (правда, был поставлен памятник другого автора). Невозможно перечислить все работы Мастера, но особенно любимы народом скульптуры для станции метро **«Площадь Революции»** в Москве (1936–1939 гг.). В нишах арочных проходов размещены «Пограничник», «Парашютистка», «Солдат», «Краснофлотец» и другие представители героической эпохи нашей страны. Всего 20 различных композиций, каждая была повторена четырьмя отливками.

80 скульптур сделали станцию одной из самых ярких и запоминающихся в Московском метрополитене. Также для **«Площади Революции»** Матвеем Генриховичем был создан барельеф «В.И. Ленин и И.В. Сталин» (1938 г.),



который располагался на торцевой стене центрального зала станции. Позднее он был перенесён на станцию **«Павелецкая»** Кольцевой линии, утрачен в годы борьбы с культом личности.

В военные годы Матвей Генрихович Манизер за скульптуру «Зоя Космодемьянская» (1942 г.) был удостоен Сталинской премии, которую первым из деятелей искусства передал в фонд Главного Командования Красной Армии. Во время войны скульптор продолжил активную работу для Московского метрополитена. В 1944 году на станции **«Измайловский парк культуры и отдыха им. И.В. Сталина»** (сейчас – **«Партизанская»**) в вестибюле была установлена скульптурная группа «Партизаны», а также две скульптуры у колонн перронного зала – «Матвей Кузьмин» и «Зоя Космодемьянская».

Матвей Генрихович Манизер – автор почти сотни установленных памятников деятелям науки и искусства, вождям революции и видным военачальникам. Автор посмертной маски И.В. Сталина. Он – создатель портретов современников, памятных медалей и спортивных призов, различных садово-парковых композиций.

Творчество Мастера было по достоинству оценено советским правительством.

М.Г. Манизер – народный художник СССР; народный художник РСФСР; заслуженный деятель искусств РСФСР, Белорусской ССР, Украинской ССР; вице-президент Академии художеств СССР (1947–1966 гг.); действительный член Академии художеств СССР, профессор;

трижды лауреат Сталинской премии;

был награждён орденами Ленина и Красной Звезды, различными медалями.

Произведения скульптора находятся в Государственной Третьяковской галерее, музеях, частных коллекциях в России и за рубежом.

Матвей Генрихович скончался 21 декабря 1966 года в Москве. Был похоронен на Новодевичьем кладбище.



Центральный зал станции «Площадь Революции» до строительства перехода на станцию «Площадь Свердлова». Конец 1930-х – начало 1940-х годов. (Архив П.Д. Пузанова)



Переход на станцию
«Площадь Свердлова».
Арх. Н.Н. Андриканис, 1945 год.
(«Советская Архитектура за 30 лет». М., 1947 г.)

- ▲ На барельефе (верхнее фото) под надписью «Наше дело правое – мы победили!» была подпись «И. Сталин», которой нет на фотографии 2025 года.

При проектировании перехода в 1945 году в нише планировали установить статую Победы

В переходе на станцию «Театральная» также были сняты люстры – их заменили на лампы дневного света на стенах. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)





Центральный зал станции. Фото 1946–47 годов. Переход уже открыт, но второй выход ещё не построен. (Архив музея Мосметростроя)

Переход на станцию
«Площадь Свердлова».
(Фото: А.А. Тартаковский, 1947 год.
Архив Музея Москвы)

В переходе со временем демонтированы бра и люстры. Освещение производится с помощью ламп дневного света. Пол из керамической плитки заменён на гранитный без сохранения орнамента. Справа – помещение туалета. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)





Проект второго выхода со станции в переулок Блюхера (сейчас – Богоявленский переулок). Арх. А.Н. Душкин. 1937 год. (Приложение к «Архитектурной газете»)

Второй вестибюль станции «Площадь Революции». На углу улицы 25 Октября и Куйбышевского переулка ведётся строительство второго наземного вестибюля станции «Площадь Революции», проект которого выполнен архитектором Ю.П. Зенкевичем. Главный фасад вестибюля выйдет на улицу 25 Октября, перед ним образуется площадь; выходы запроектированы в Куйбышевский переулок. Выступающий портик главного фасада несёт скульптуры, олицетворяющие победы советского народа. В больших витражах, освещающих кассовый зал, запроектированы входы. Главный фасад облицовывается белым подмосковным камнем, витражи выполняются в чёрном металле с накладными украшениями из золочёной бронзы. В верхней части кассового зала будут установлены мраморные барельефы В.И. Ленина и И.В. Сталина. В эскалаторном зале запроектировано большое мраморное панно на тему «Тридцатилетие Великой Октябрьской социалистической революции». Панно решается в виде триптиха, в центральной части которого помещён герб Союза ССР на фоне боевых и трудовых знамён; под гербом – картуш, на котором начертаны слова Сталинской Конституции. По обе стороны от герба ритмично расположены шестнадцать гербов союзных республик, между ними справа и слева – фигуры воина и рабочего. Скульптуры главного фасада и барельефы В.И. Ленина и И.В. Сталина выполняет скульптор Г.И. Мотовилов. Панно эскалаторного зала выполняется по эскизам художника В.Ф. Бордиченко.

«Архитектура и строительство». №21–22. 1946 г.



На станции метро «Площадь Революции» начались работы по расширению вестибюля, расположенного в Куйбышевском проезде. К эскалаторному залу пристраивается помещение для касс. Фасад вестибюля будет выходить на улицу 25 Октября. Он оформляется в виде портика из четырех колонн, на которых устанавливаются скульптуры партизана, работницы, колхозницы и воина Советской Армии. Фасад здания облицуют белым подмосковным камнем.

«Вечерняя Москва». № 125. 28 мая 1948 г.

Барельеф для станции. Скульптор: М.Г. Манизер. 1938 год.
(Фото с сайта: www.oms.ru)



Проект второго выхода со станции на улицу 25-го Октября (сейчас – Никольская). Арх. Ю.П. Зенкевич («Вечерняя Москва». № 162. 12 июля 1945 г.). Для лучшей визуализации, в связи с очень плохим качеством исходника, изображение обработано с помощью нейросети. (Автор визуализации: Т. Мукашев)



Проект второго выхода на Куйбышевский переулок. Арх. Ю.П. Зенкевич. («Городское хозяйство Москвы». №7–8, 1946 г.). Этот, сделанный годом позднее проект, отличался незначительными изменениями в деталях и пропорциях от проекта для улицы 25-го Октября



Эскалаторный зал. 1938 год



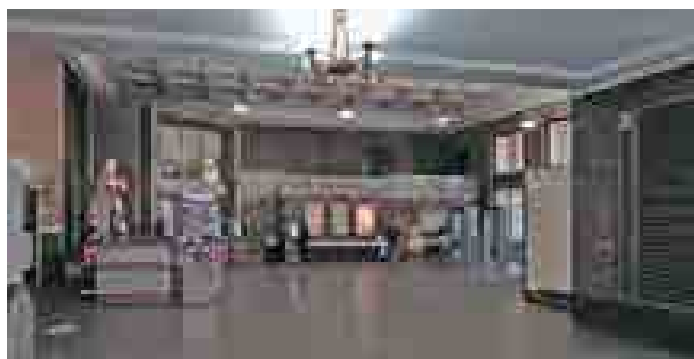
Большая 8-рожковая люстра в эскалаторном зале наземного вестибюля. Бронза, стекло. 1938 год. (Архив музея Мосметростроя)



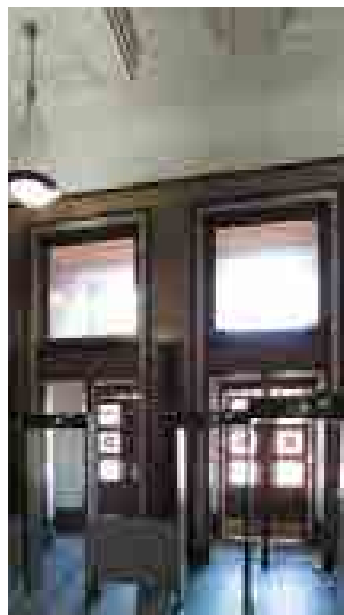
Современный вид. Слева появился дополнительный выход со станции. Большая люстра в центре зала была заменена на люстру другого типа. Немного изменилась конструкция малых светильников. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Кассовый зал станции.
Пол – керамическая плитка
с геометрическим орнаментом.
(«Московский метрополитен имени
Л.М. Кагановича: Вторая очередь». М., 1941 г.)



◀ Кассовый зал станции. Деревянное помещение
касс демонтировано. Слева был устроен
дополнительный выход в город
Пол из керамической плитки заменён на
гранитный без сохранения орнамента.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



◀ Слева –
первоначальный
вид дверей
наземного
вестибюля станции.
(«Архитектура СССР».
№2, 1938 г.)
Справа –
современный вид.
(Фото: М. Куделя,
2025 г.)

▶
Несохранившаяся
часть интерьера
наземного вестибюля
станции. Этот угол
застроен служебным
помещением, дверной
проём справа
замурован.
Фото 1938 года



Бра в наземном вестибюле.
Бронза, стекло. 1953 год.
(Архив музея Мосметростроя)



4-рожковая люстра в наземном
вестибюле. Бронза, стекло. 1953 год.
(Архив музея Мосметростроя)



Современный вид. Изменён плафон –
отсутствует верхняя часть
из стекла, а также металлический
ободок. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

1960-е годы



2010 год. Боковая дверь и козырёк
над ней отсутствуют. Выход был заложен после 1999 года

название станции при открытии

КУРСКАЯ

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«КУРСКИЙ ВОКЗАЛ»

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «КУРСКАЯ» С 13 МАРТА 1938 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

АРХИТЕКТОР: Л.М. Поляков

ИНЖЕНЕРЫ-КОНСТРУКТОРЫ: Н.М. Комаров, Г.И. Кибардин

Вторая станция Покровского радиуса – также глубокого заложения – «Курская» в конструктивном отношении отличается тем, что сообщение её платформ с земной поверхностью осуществляется, как уже упоминалось, двумя эскалаторными группами, разделёнными промежуточной площадкой и повернутыми под углом друг к другу. Получилось так потому, что вестибюль, расположенный в жилом доме железной дороги имени Дзержинского, оказался в стороне от продольной оси станций.

Архитектура всего комплекса осуществлена по проекту арх. Л.М. Полякова. Автор остановился на одном лишь уральском мраморе и всю сложную гамму частных архитектурных образов – вестибюля, эскалаторов, переходов, станции – строго подчинил требованию архитектурного единства.

Характерной особенностью голубовато-серого уфалейского мрамора является богатейшее разнообразие его графического узора и значительный диапазон тона. Эти свойства облицовочного материала автор отлично использовал для того, чтобы подчеркнуть архитектурную лепку своих интерьеров. Подобное использование декоративных свойств мрамора сильно отличается от тех методов, которые были применены, например, на станции «Киевская».

Сдержанный и цельный по колориту интерьер станции обогащается декоративными пятнами золочёных бронзовых решёток и лёгкой позолотой кессонов. Осветительная арматура – особенно бра перехода и плоские чаши станционных зал – придаёт интерьерам излишне интимный, «ампирный» вид.



Вход на станцию «Курская»
(«Московский метрополитен имени
Л.М. Кагановича: Вторая очередь».
М., 1941 г.)



Современный вид. Позднее, когда
Московский метрополитен был
переименован, надпись на карнизе
была изменена. Вместо «...имени
Л.М. Кагановича» стала «...имени
В.И. Ленина». Исчезла большая
буква «М». (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Проект. Станция «Курский вокзал». Перспектива.
2-й вариант. Арх. Л.С. Теплицкий. 2-я проектная
мастерская Моссовета. («Строительство Москвы».
№13–14. 1935 г.)



Проект станции метро «Курский вокзал». Интерьер наземного
вестибюля. Арх. Л.С. Теплицкий.
(«Архитектура СССР», №4. 1936 г.)



Проект станции «Курская». 1937 год. ▲
Арх. Л.М. Поляков.
(С сайта: www.n-metro.ru)

Проект. Центральный зал.
Арх. Л.С. Теплицкий, инж. Н.М. Комаров.
(«Архитектура СССР». №4. 1936 г.) ▼





Кассовый зал станции «Курская». 1938 год.
(«Московский метрополитен имени
Л.М. Кагановича: Вторая очередь». М., 1941 г.)

Современный вид. Пол с орнаментом из керамической плитки заменён на гранитный, без рисунка. Плафоны люстры заменены. Перестроено помещение касс. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Подземная анфилада станции.
На фото видно наличие люстры
и мраморный пол с орнаментом
в виде 16-конечной звезды





Стол в интерьере станции. Конец 1940-х – начало 1950-х годов. (Фото: А.А. Тартаковский. Архив музея Москвы)

Современный вид анфилады.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Современный вид. Мраморный пол заменён на гранитный без сохранения орнамента. Стол в нише был убран. Плафоны бра заменены. На стене лампы дневного света. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)





Вид центрального зала станции от эскалаторов. В нишах установлены торшеры. 1938 год. (Архив музея Мосметростроя)



Современный вид. Мраморный пол с орнаментом заменён на гранитный, без рисунка. Торшеры, стоявшие в нишах, убраны. На подходе к эскалаторам лампы дневного света

Другой тип плафона у торшера подземного вестибюля станции. 1953 год. (Архив музея Мосметростроя)





Центральный зал станции
после открытия перехода
на кольцевую линию.
1950-е годы. (Музей
архитектуры
им. А.В. Шусева)



Вид от торцевой стены центрального зала
станции на платформу



Вид торцевой стены станции
с памятной доской. Другой тип плафонов
на торшерах. Позднее вместо этой стены
был организован переход на станцию
«Чкаловская». («Московский метрополитен».
М., 1986 г.)

название станции при открытии

ПЛОЩАДЬ СВЕРДЛОВА

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«ТЕАТРАЛЬНАЯ»

Названия станции:

«ПЛОЩАДЬ СВЕРДЛОВА» с 11 СЕНТЯБРЯ 1938 ГОДА ПО 5 НОЯБРЯ 1990 ГОДА

● «ТЕАТРАЛЬНАЯ» с 5 НОЯБРЯ 1990 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ, ВСТРЕЧАЮЩЕЕСЯ В ПРЕССЕ:

«СВЕРДЛОВСКАЯ» (1940 г.)

АРХИТЕКТОРЫ: И.А. Фомин, И.Е. Львов и М.Ф. Львов; ЗАВЕРШИЛ РАБОТУ Л.М. Поляков

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЯ: Б.С. Виленский, В.А. Ершов

СКУЛЬПТОРЫ: Н.Я. Данько, Е.А. Янсон-Манизер

ИНЖЕНЕРЫ-КОНСТРУКТОРЫ: А.Ф. Денищенко, Н.М. Комаров

По своему плану станция «Площадь Свердлова» повторяет традиционную схему центрального и перронных зал. Из ряда других станций она поэтому выделяется не плановой и конструктивной её организацией, а своим серьёзно продуманным и с большим тактом выполненным оформлением. И.А. Фомин и здесь повторил уже известный нам по станции «Красные ворота» первой очереди приём богатого кассетированного свода и мощного карниза, отделяющего свод от вертикальных опор – пилонов. Однако в проекте станции «Площадь Свердлова» автор ввёл новый мотив мощного ордера из глубоко каннелированных колонн, фланкирующих угловые стороны этих пилонов. Образовавшиеся при этом между колоннами ниши заняты мраморными скамейками, над которыми расположены вентиляционные решетки и арматура освещения. Один и тот же ордер применён как для центрального зала, так и для перрона, в то время как обработка свода получила различный характер. В центральном симметричном, с двух сторон освещённом зале взят относительно мелкий рельеф ромбовидных кассет, часть которых заполнена майоликовыми рельефами работы скульптора Данько. Перрон же, получивший асимметричное решение и односторонний свет, естественно, потребовал более энергичной обработки прямоугольными кассетами.

Этот приём открыл возможность индивидуальной трактовки образа отдельных залов, подчеркнув более камерный характер центрального зала. Части станций, непосредственно примыкающие к путям, получили более энергичную и в то же время скупую трактовку. Введение ордера колонн внесло ясность и единство в тектоническое построение всей станции. Соппротивление нагрузки свода в пилоне нашло своё архитектурное выражение, материал стал восприниматься в свободном, пластически завершённом усилении.



Вид на наземный вестибюль станций «Охотный ряд» и «Площадь Свердлова» с крыши гостиницы «Москва». 1936 год.

По решению исполкома Моссовета, принятому ещё в 1954 году, скульптурное оформление наружных вестибюлей станций метро «Имени Л. М. Кагановича» и «Дзержинская» должно быть заменено новым, исполненным в долговечном материале. И это хорошее решение не проводится в жизнь. Между тем, эскизы фигур выдающихся русских композиторов, которые должны быть установлены в нишах вестибюля станции «Имени Л.М. Кагановича» (нынешняя станция «Охотный ряд, имеющая общий наземный вестибюль со станцией «Театральная». – М.К.) были одобрены комиссией Архитектурно-строительного совета.

«Московская правда». №123. 27 мая 1956 г.

Проект фасада общего вестибюля станций «Охотный ряд» и «Театральная». (Работы архитектурно-проектировочных мастерских за 1934 г. Том 1. Мастерская №2». 1936 г.)





Проект. Наземный вестибюль станции метро
«Площадь Свердлова». Арх. М. Львов. 1935 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Проект. Станция метро
«Площадь Свердлова».
Перспектива центрального зала.
Арх. И.А. Фомин. 1935 год.
В кессонах изображены
барельефы на тему физкультуры
и спорта



Проект наземного вестибюля станции «Площадь Свердлова». Арх. академик И.А. Фомин и М. Львов. («Вечерняя Москва». 16 марта 1936 г.) Для лучшей визуализации, в связи с очень плохим качеством исходника, изображение обработано с помощью нейросети. (Автор визуализации: Т. Мукашев)



Проект. Станция метро «Площадь Свердлова». Перспектива перронного зала. Арх. И.А. Фомин. 1935 год



Декоративная арка с растительным орнаментом и изображением балерин (скульптор: Е.А. Янсон-Манизер). 1947 год. Центральный медальон, возможно, предназначался под профиль И.В. Сталина. Арка была демонтирована при установке гермозатвора. (Главархив г. Москвы)



Современный вид. Декоративная арка над переходом демонтирована. Плафоны бра были заменены и теперь имеют шарообразную форму. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Центральный зал станции. На пилонах бра с первоначальными плафонами.
(«Архитектура СССР за 30 лет». 1947 г.)



Памятная надпись, посвященная окончанию строительства перехода между станциями метрополитена «Площадь Свердлова» – «Охотный ряд». 1944 год. Надпись была утрачена при устройстве второго перехода в 1974 году. (Архив Государственного центрального музея современной истории России)



Бра в переходе.
Бронза, стекло.
(Архив музея
Мосметростроя)

Переход между станциями
«Охотный ряд» и «Площадь Свердлова»
(«Московский метрополитен». М., 1953 г.)



Современный вид перехода.
Изменилась форма плафонов
у бра. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Перронный зал станции. Первоначальный вид бра.
Название станции дублируется на пилонах



Название станции на путевой стене. 1938 год.
(Архив музея Мосметростроя)



Современный вид плафонов бра.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Новый переход на станцию
«Охотный ряд», открытый
в 1974 году



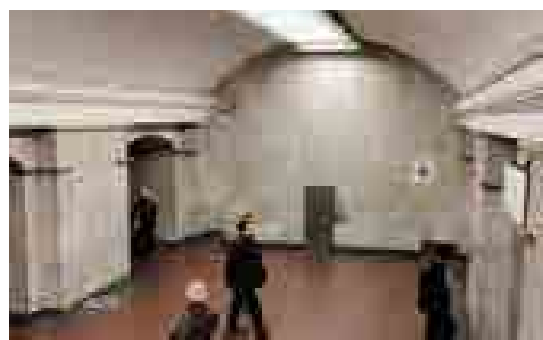
Бюст Я.М.
Свердлова.
Фото
1980-х
годов



14 мая 1940 года
«Строительная газета»
писала о планах
установить большой
бронзовый барельеф
Я.М. Свердлова
на станции.



Эскалаторный
зал перехода
на «Площадь
Революции»
(«Городское
хозяйство
Москвы», №7.
1947 г.)



Современный вид.
Бюст Я.М. Свердлова
убрали после переименования
станции в 1990 году.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Современный вид.
Двухрешетчатые
бра заменены на
лампы дневного
света. (Фото:
М. Куделя, 2025 г.)



Аванзал перехода со станции «Площадь Революции»
на станцию «Площадь Свердлова». 1951 год.
Видны 6-рожковые люстры и двухрожковые бра,
долгие годы освещавшие переход.
(Фото: А.А. Тартаковский. Архив Музея Москвы)



Современный вид. Люстры заменены
на лампы дневного света. Убраны бра,
висевшие справа и слева от лестницы.
Появились перила.
(Фото М. Куделя, 2024 г.)



Фигуры физкультурников в нише северного вестибюля станций «Площадь Свердлова» и «Охотный ряд». Скульптор: А.Л. Степанянц (Степанян). 1935 год. В 1930-е годы А.Л. Степанянц выполнил 58 таких скульптур, которые были изготовлены из бетона и установлены в разных городах страны

В двух нишах северного вестибюля метро станции «Охотный ряд» установлены фигуры физкультурников скульптора Степанянца. Скульптурные фигуры будут установлены во всех нишах; 12 фигур намечено установить на карнизе здания.

«Московский большевик».
№ 39. 1935 г.



Фомин Иван Александрович (1872–1936)

Родился 21 января 1872 года в Орле. В 1890 году окончил Рижскую Александровскую гимназию и поступил в Московский университет на математический факультет, который через 2 года оставил и в 1894 году поступил в Высшее художественное училище при Императорской Академии художеств, в мастерскую профессора Л.Н. Бенуа. В 1897 году был исключён из училища за участие в студенческих беспорядках. Продолжил обучение в Московском училище живописи, ваяния и зодчества, затем в Париже, и через год в Москве сдал экзамен на право производства строительных работ и стал помощником архитектора. До 1905 года работал в Москве в фирмах Л.Н. Кекушева и Ф.О. Шехтеля, в том числе на шехтелевских проектах особняка Рябушинского и реконструкции Художественного театра. В 1900 году по заказу Московского торгово-строительного акционерного общества построил своё первое здание в Скертном переулке; позднее участвовал в других постройках Общества. С февраля 1918 года по сентябрь 1929 года преподавал на архитектурном факультете Петроградских Государственных Свободных художественно-учебных мастерских – Ленинградском высшем художественно-техническом институте (бывшей Академии художеств).

Первыми работами Фомина советского периода стали проект Дворца рабочих Московско-Нарвского района (1919 г.) и конкурсный проект крематория в Петрограде. В 1919 году И.А. Фомина назначили главой архитектурно-планировочной мастерской при Совете коммунального хозяйства Петрограда. Под его руководством летом 1920 года была проведена работа по декоративному оформлению Каменного острова, а также создан проект планировки и озеленения Марсова поля. В этот же период Фомин принял активное участие в проектной работе по планировке Петрограда: были подготовлены проекты восстановления исторического вида Кленовой аллеи (1919 г., В. Г. Гельфрейх), урегулирования планировки центра города (1920–1921 гг., Архитектурная мастерская Совкомхоза), перепланировки Аптекарского острова (1920–1921 гг.), переустройства Большого проспекта Васильевского острова (1922 г.). Также им выполнены конкурсные проекты здания общества «Аркас» в Москве (1924 г.), Дома Советов в Брянске (1924 г.), Промбанка в Свердловске (1925 г.). По его проектам были построены здания Политехнического института имени Фрунзе (главное здание, рабфак, химический и библиотечный корпуса; 1929 г.) и научная библиотека в Иваново-Вознесенске, санаторий «Ударник» в Железноводске (1928 г.) и Дом Совета Народных Комиссаров УССР в Киеве (1937 г.).

В 1929 году И.А. Фомин переехал из Ленинграда в Москву. Здесь по его проектам были построены универмаг и жилой дом общества «Динамо» (1928 г., соавтор А.Я. Лангман), новый корпус здания Моссовета (1928 г., соавтор Г.К. Олтаржевский), здание НКПС у Красных ворот (1930 г.). Во всех этих зданиях наблюдается заметное влияние конструктивизма. В этот период в проектах Фомина появляется богатый внешний декор: он активно вводит в композицию портики, ротонды и аркады, скульптуры и рельефы. Характерными примерами этого стиля стали проекты дворца-музея транспортной техники, Курского вокзала, театра Красной армии. В 1933 году Фомин получил предложение руководить архитектурно-проектной мастерской Моссовета № 3. Поздние работы Фомина, выполненные совместно с учениками, – это конкурсные проекты театра в Ашхабаде (1934 г.), здания Наркомтяжпрома на Красной площади (1934 г.), городка Академии наук СССР в Москве (1934 г., соавторы), санатория Комиссии содействия учёным в Сочи (1935 г., соавтор Л.М. Поляков).

Лаконичный стиль Фомина нашёл своё органичное применение в классической декорации массивных пилонов и сводов станций метрополитена глубокого заложения **«Красные ворота»** (1934 г.) и **«Площадь Свердлова»** (1936 г., работа была завершена Л.М. Поляковым).

Иван Александрович Фомин умер 12 июня 1936 года в Москве. Был похоронен на Новодевичьем кладбище.

название станции при открытии

МАЯКОВСКАЯ

ПРОЕКТНЫЕ НАЗВАНИЯ:

«Триумфальная площадь» (1935 г.), «Площадь Маяковского» (1936 г.)

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «Маяковская» с 11 сентября 1938 года по наши дни

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ, ВСТРЕЧАЮЩЕЕСЯ В ПРЕССЕ:

«Садово-Триумфальная» (1935 г.)

Архитектор: А.Н. Душкин

Архитекторы наземного вестибюля: Д.Н. Чечулин (фасад), Я.Г. Лихтенберг, Ю.П. Афанасьев (интерьеры)

Художник: А.А. Дейнека

Инженеры-конструкторы: Е.М. Гринзайд, Р.А. Шейнфайн

В соответствии с генеральным планом, разработанным в 1935 году, станцию планировалось назвать «Триумфальная площадь» из-за её расположения под одноимённой площадью. Однако в 1936 году, когда площадь была переименована, проектное название станции было изменено на «Площадь Маяковского». В итоге станция получила более лаконичное название «Маяковская» в честь советского поэта Владимира Маяковского. Станция была открыта 11 сентября 1938 года в составе участка «Сокол» – «Площадь Свердлова» (ныне «Театральная») второй очереди строительства. После ввода в эксплуатацию этого участка в Московском метрополитене стало 22 станции. В 1939 году проект станции «Маяковская» был удостоен награды на Всемирной выставке в Нью-Йорке.

Станция производит очень сильное впечатление. Подкупает ширь, простор, лёгкость конструкций, невиданный в архитектуре блеск изогнутой, богато профилированной и полированной стали, необычайное освещение в куполах и, наконец, кажущийся беспредельным ряд этих световых куполов, с бесконечным разнообразием красочных сюжетов в них.

Вестибюль станции «Маяковская» очень скромнен. (Фасад спроектирован арх. Д.Н. Чечулиным, а интерьеры архитекторами Я.Г. Лихтенбергом и Ю.П. Афанасьевым.). Расположен он в угловой части здания концертного зала Филармонии. При весьма скромных габаритах всё же соблюден принцип раздельности движения. Лестница облицована «уфалеем», а нижний кассовый и эскалаторный зал – «шрошей». Обращает на себя внимание потолок нижнего зала, который обработан глубокими кессонами со спрятанным за бронзовыми решётками светом, отражающимся от опрокинутых белых чаш.



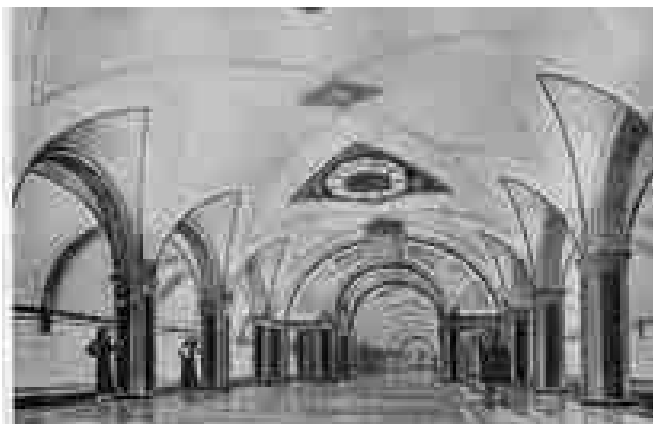
Наземный вестибюль станции. Начало 1960-х годов.
(Архив музея Мосметростроя)



Современный вид. Изменения коснулись дверей. Во время реставрации станции на окна второго этажа вернули декоративные решётки, которые некоторое время отсутствовали.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Проект. Центральный зал станции «Триумфальная площадь». Перспектива. Арх. С.М. Кравец, 1935 год. (Архив музея Мосметростроя)



Проект. Станция «Триумфальная площадь». Перспектива центрального зала. Арх. С.М. Кравец. («Строительство Москвы». №13-14. 1935 г.)



Проект станции «Триумфальная площадь». Перспектива перронного зала. Арх. С.М. Кравец. (Приложение к «Архитектурной газете». №35. 1935 г.)

Вестибюль и платформенный зал будут облицованы мрамором, нержавеющей сталью и украшены майоликовой или фарфоровой росписью, выдержанной в светлых тонах. Тематика росписи – произведения В.В. Маяковского. Освещать станцию будут большие четырехугольные плафоны из полированного матового стекла, расположенные в кессонах потолка.

А.Н. Душкин.
«Архитектурная газета»
3 октября 1936 г.

Поверхность свода дробится, в целях облегчения массы, лёгкими, диагонально расположенными декоративными кессонами. Наконец, благодаря удавшемуся здесь, в отличие от других станций, расположению вентиляционного колодца не внизу, а наверху, над сводом перронного зала, поверхность свода по обе стороны шельги отводится декоративной росписи на темы постановок произведения Маяковского в театре им. Мейерхольда (живописец А. Дейнека).

«Архитектурная газета»
31 декабря 1936 г.



Проект. Станция метро
«Маяковская». 1938 г.
Перспектива
перронного зала.
Арх. А.Н. Душкин. (Музей
архитектуры
им. А.В. Шусева)



Проект. Перспектива перронного зала.
1936 год. Арх. А.Н. Душкин.
(«Москва реконструируется». М., 1938 г.)



Гипсовый герб СССР
на торцевой стене станции.
1938–1940 годы



Бюст В.В. Маяковского
у торцевой стены станции.
Фото 1980-х годов. Скульптор
А.П. Кибальников.
Перенесён в северный
вестибюль станции перед
его открытием в 2005 году



Перспектива центрального зала станции «Маяковская». («5 лет Московского метро». М., 1940 г.)

В 1938–1939 годах в «Вечерней Москве» неоднократно выходили заметки, в которых писалось, что М.Г. Манизер изготавливает скульптуру В.В. Маяковского высотой 2–2,5 метра (в одной из статей упоминалось о готовности гипсовой фигуры). Предполагалось, что поэт будет изображён в движении, как бы идущим навстречу пассажирам метро. По одной из версий, скульптура должна была быть изготовлена из нержавеющей стали, по другой – из хромированной бронзы. Однако 9 апреля 1940 года «Вечёрка» писала следующее: *«Управление московского метрополитена имени Л.М. Кагановича заказало портрет великого поэта нашей эпохи Владимира Маяковского. Портрет В. Маяковского пишет масляными красками художник В. Соколов. Портрет В. Маяковского в ближайшие дни устанавливается в вестибюле одной из лучших станций метро – «Маяковская». Он будет окружён виньеткой из белого мрамора».* «Строительная газета» 14 мая 1940 года в заметке, посвящённой 5-летию метрополитена, писала о планах установки бронзового барельефа поэта. В итоге ни один из этих проектов не был реализован. Торец станции оставался пустым до 1950-х годов, пока там не был установлен бюст В.В. Маяковского.



Центральный зал станции.
Торцевая стена
уже без герба



Вид на центральный зал
от эскалаторов. 1961 г.
(Фото: CometPhoto
AG Zürich)



Современный вид. В связи
с установкой гермозатвора была
изменена форма прохода в
центральный зал.
Снята люстра. (Фото: М. Куделя,
2025 г.)



Дейнека Александр Александрович (1899–1969)

Родился в Курске 20 мая 1899 года. Первоначальное образование получил в Харьковском художественном училище (1915–1917 гг.) у А.М. Любимова и МР. Пестрикова. Молодость художника, как и многих его современников, была связана с революционными событиями. В 1918 г. работал фотографом в уголовном розыске, возглавлял секцию ИЗО Губнадобра, оформлял агитпоезда, театральные постановки, участвовал в обороне Курска от «белых». С 1919 по 1920 год руководил художественной студией при Курском политуправлении и «Окнами РОСТА» в Курске.

Из армии был командирован учиться в Москву, во ВХУТЕМАС на полиграфическое отделение, где его педагогами были В.А. Фаворский и И.И. Нивинский (1920–1925 гг.). Член художественных организаций: Общество станковистов (ОСТ) (1925–1927 гг.) – один из учредителей, Ассоциация художников-графиков при Доме печати (Москва, 1926–1929 гг.), Объединение новых видов художественного труда «Октябрь» (1928–1930 гг.), Ассоциация художников революционной России, Российская ассоциация пролетарских художников (РАПХ) (1931–32 гг.).

В 1930 году художник создал плакаты «Механизируем Донбасс», «Физкультурница». В 1931 году появились картины: «На балконе», «Девочка у окна», «Наёмник интервентов». Новый этап в творчестве Дейнеки начался в 1932 году. Самой значительной работой этого периода является картина «Мать» (1932 г.). В те же годы художником были созданы: «Ночной пейзаж с лошадьми и сухими травами» (1933 г.), «Купающиеся девушки» (1933 г.), «Полдень» (1932 г.) «Безработные в Берлине» (1933 г.), рисунки к роману «Огонь» А. Барбюса (1934 г.). С начала 1930-х годов художник много работает над темой авиации: «Парашютист над морем» (1934 г.), создал иллюстрации к детской книге лётчика Г.Ф. Байдукова «Через полюс в Америку» (1938 г.), к книге «Будущие лётчики» (1937 г.).

А.А. Дейнека иллюстрировал книги и журналы различных издательств Москвы; рисовал в том числе карикатуры для журналов «Безбожник», «Прожектор», «Красная нива» и др. (середина 1920-х гг.). Исполнил плакаты «Гуляй, работай, читай с охотой» (1929 г.), «Механизируем Донбасс» (1930 г.), «Превратим Москву в образцовый социалистический город пролетарского государства» (1931 г.) и др. Участвовал в оформлении спектаклей московских театров. В период войны жил в Москве и выполнял политические плакаты для «Окон ТАСС». Создал картины «Окраина Москвы. Ноябрь 1941 года» (1941 г.), «Сгоревшая деревня» (1942 г.), «Оборона Севастополя» (1942 г.), «Раздолье» (1944 г.). К числу значительных работ послевоенного времени можно отнести такие полотна, как «Эстафета по кольцу „Б“» (1947 г.), «У моря. Рыбачки» (1956 г.), «Москва военная», «В Севастополе» (1959 г.), а также мозаики для фойе актового зала МГУ имени Ломоносова (1956 г.), мозаику для фойе Дворца съездов в Московском Кремле (1961 г.).

Делал эскизы мозаик для станций московского метро **«Маяковская»** и **«Донбасская»** (1938 г., сейчас – **«Павелецкая»**), однако, мозаики, иллюстрирующие жизнь Советского Донбасса, сейчас украшают станцию **«Новокузнецкая»** (1943 г.).

Александр Александрович преподавал в Москве во ВХУТЕИНе (1928–1930 гг.), Московском полиграфическом институте (ныне Московский государственный университет печати) (1930–1934 гг.), Московском художественном институте им. В. И. Сурикова (1934–1946, 1957–1963 гг.), в Московском институте прикладного и декоративного искусства (1945–1952 гг., до 1948 года – директор), Московском архитектурном институте (1953–1957 гг.) – руководитель творческой мастерской монументальной живописи. Профессор (1940 г.). Академик АХ СССР (1947 г.). Член президиума (с 1958 г.), вице-президент (1962–1966 гг.), академик-секретарь (1966–1968 гг.) отделения декоративных искусств АХ СССР. Член Союза художников СССР. Член-корреспондент Академии художеств Германской Демократической Республики (1964 г.).

Скончался в Москве в 1969 году. Был похоронен на Новодевичьем кладбище.

название станции при открытии

БЕЛОРУССКАЯ

ПРОЕКТНЫЕ НАЗВАНИЯ:

«БЕЛОРУССКО-БАЛТИЙСКИЙ ВОКЗАЛ», «БЕЛОРУССКИЙ ВОКЗАЛ» (1936 г.)

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «БЕЛОРУССКАЯ» С 11 СЕНТЯБРЯ 1938 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

АРХИТЕКТОРЫ: Н.А. БЫКОВА, Н.Н. АНДРИКАНИС

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: В.И. ДМИТРИЕВ

Станция «Белорусская» в основном повторяет схему, знакомую нам по проекту И.А. Фомина. Её существенное отличие заключается в решении наземной части, вписанной в боковое крыло здания Белорусско-Балтийского вокзала. Арх. Н. Быкова и Н. Андриканис правильно учли необходимость связи между решением интерьера наземной части и богатыми фасадами вокзального здания, создав пышный по оформлению вестибюль. Спроектированный как большой зал, он разделен на две части монументальной колоннадой. В одной из этих частей расположены кассы и двери, ведущие на вокзальную площадь, а также выход на примыкающий к вокзалу виадук Ленинградского шоссе. В другой части расположен эскалатор, который раскрывается на этот раз большим проемом в горизонтальной плоскости пола и занимает весь центр зала. Богатые формы коринфских капителей, массивный кассетированный потолок с монументальными люстрами и сочная профилировка карнизов неплохо гармонируют с мраморными поверхностями стен. Своеобразный чешуйчатый переплёт широких окон ещё больше подчёркивает впечатление монументальной торжественности зала.

(«Архитектура СССР». №8. 1938 г.)



Наземный вестибюль станции «Белорусская». В оконных проёмах – витражи с чешуйчатым рисунком. 1947 год.
(Фото: В. Савостьянов, Л. Великжанин)



Современный вид.
Торшеры перед входом на станцию демонтированы. Ступени исчезли под слоями асфальта.
На пилястры добавлены светильники.
(Фото: И. Куделя, 2025 г.)



Проект. Наземный вестибюль станции
«Белорусская». Арх. Н.Н. Андриканис,
Н.А. Быкова, 1937 год.
(С сайта: www.centrezotov.ru)



Проект. Интерьер наземного вестибюля.
Арх. Н.Н. Андриканис, Н.А. Быкова.
Предполагался проход, ведущий в здание
Белорусского вокзала. Кассовый зал
в проекте отделён от эскалаторного зала
стеной. («Архитектура СССР». №4. 1936 г.)

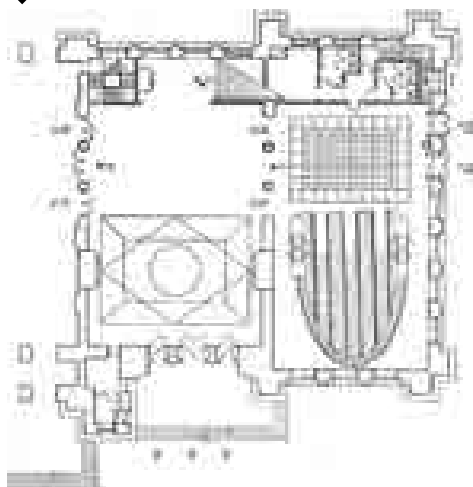


Проект. Станция метро
«Белорусский вокзал».
Подземный вестибюль.
Арх. Н.Н. Андриканис, Н.А. Быкова.
(«Архитектура СССР». №4. 1936 г.)



Проект. План наземного вестибюля станции. Арх.: Н.Н. Андриканис, Н.А. Быкова. Слева задумывался проход, ведущий в здание Белорусского вокзала. Кассовый зал предполагалось отделить стеной от эскалаторного. Но, по предложению И.Г. Таранова, была выстроена колоннада. («Московский метрополитен имени Л.М. Кагановича: Вторая очередь». М., 1941 г.)

Проект. Центральный зал станции «Белорусская». Арх.: Н.Н. Андриканис, Н.А. Быкова, 1937 год. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Проект. Станция «Белорусский вокзал». Перспектива центрального зала. Арх.: Н.Н. Андриканис и Н.А. Быкова. («Строительство Москвы». №13-14. 1935 г.)



Наземный вестибюль
станции «Белорусская».
Фото 1937 года.
(Музей архитектуры
им. А.В. Шусева)





Первоначальное оформление входа на станцию от Тверского путепровода. Видны оригинальные люстры и орнамент из плитки на полу. 1938 год. (Архив музея Мосметростроя)



Современный вид. Утрачены светильники над лестницей, изменён рисунок пола. Двери также заменены. На стенах лампы дневного света. (Фото: И. Куделя, 2025 г.)



1950-е годы. Торшер возле эскалаторов имеет несколько небольших дополнительных плафонов



Современный вид. Изменён плафон торшера. (Фото: И. Куделя, 2025 г.)



Люстры над входом
со стороны Тверского
путепровода. 1938 год.



Циферблат часов сейчас
отсутствует, место заложено
мраморной плиткой.
(«Архитектурная газета». 1938 г.)



Первоначальный вид интерьера наземного вестибюля станции. 1938 год. (Архив Государственного центрального музея современной истории России)



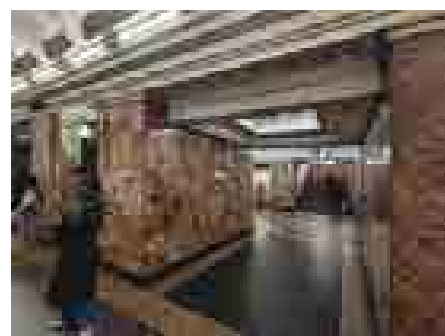
Современный вид. Изменилось оформление окон над входом, мраморный пол был заменён гранитным (рисунок не сохранился), плафоны по периметру люстры имеют другую форму. Двери воссозданы во время реставрации 2023 года. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Вид от путей на проход между пилонами. На фризе размещено название станции – «Белорусская». («Советский метрополитен». №2. 1939 г.)



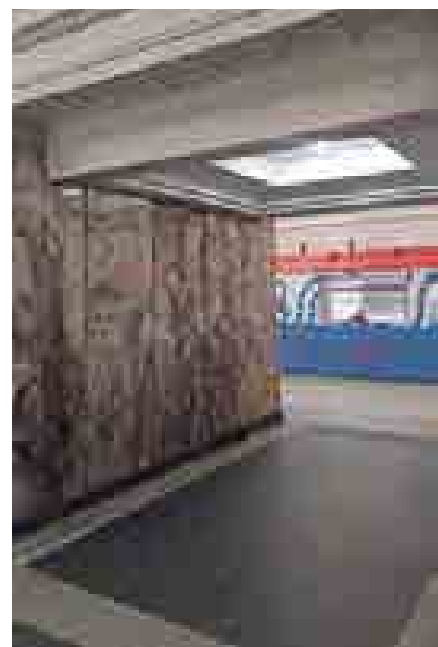
Перронная стена станции до ремонта.
(Фото с сайта: www.nashtransport.org)

Современный вид. Керамическая плитка на путевой стене во время ремонта была заменена на мраморную. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Современный вид. Название станции было демонтировано.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Проход между пилонами.
Декоративная решётка в кессоне отсутствует. Мраморный пол был заменён на гранитный без сохранения орнамента.
(Фото: М. Куделя, 2024 г.)





Светильник в кессоне
в проходе к перронному залу
между пилонами.
1938 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Бра на пилонах в перронном зале станции. Плафон был заменён, утрачены некоторые декоративные детали



(Фото из архива музея Мосметростроя, 1938 г.)

Перронный зал станции «Белорусская». Позднее асфальтовое покрытие пола было заменено на гранитное. Также была изменена форма плафонов у бра. 1938 год. (Фото: Б. Игнатович)

Фрагменты бра в нижнем вестибюле станции



Фото из архива музея Мосметростроя. 1953 г.



Фото: М. Куделя, 2024 г.



(Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Эскалаторы в нижнем вестибюле станции.
(«5 лет Московского метро». М., 1940 г.)

Бюст В.И. Ленина у торцевой стены радиальной станции. 2018 год. Впоследствии был перенесён в верхний вестибюль и установлен напротив эскалаторов. Скульптор: Е.В. Вучетич



2018 г.



(Фото: М. Куделя, 2024 г.)

Современный вид. Пол заменён на гранитный.
Изменились светильники на эскалаторах.

Скульптурная группа «Советская Белоруссия». Первоначально была установлена на кольцевой станции. Демонтирована во время открытия второго выхода и считалась утраченной. После реставрации в 2021 году была установлена вместо бюста В.И. Ленина.



2024 г.



**МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН ИМЕНИ Л.М. КАГАНОВИЧА.
Станция „Белорусская“**



Открытка 1950 года.
Центральный
зал станции.
На торцевой стене –
памятная доска об
открытии станции. Позже
была демонтирована, и у
стен установлен бюст
В.И. Ленина, перенесённый
из совместного вестибюля
станций «Площадь
Революции»
и «Площадь Свердлова».
(Архив: М. Куделя)

Торшер в нише
центрального зала
станции. 1938 год. (Архив
музея Мосметростроя)

Современный вид.
На торшере плафон
другой формы,
отсутствуют некоторые
детали декора.
(Фото: И. Куделя, 2025 г.)



Современный вид.
В начале 1970-х годов
оригинальное мраморное
покрытие пола было заменено
гранитными плитами.
(Фото: И. Куделя, 2025 г.)



Фрагмент орнамента
мраморного покрытия
пола. («Архитектура
СССР». № 10. 1953 г.)



Вход на станцию метро
«Белорусская».
Третий вид плафонов фонарей
у входа, лестницы
практически не осталось.
Предположительно, 1961–62 годы.
(Архив музея Мосметростроя)



Первоначальный вид плафонов
фонарей у входа. (Из семейного
архива А.И. Таранова)



Второй вариант плафонов.
Предположительно, 1938–1940 годы.
(Центр исторической памяти «Народный
музей метрополитена»)

Фонари и лестница
перед входом в метро
убраны, декоративные
решётки на окнах сняты,
рамы и двери – из
алюминиевого профиля.
Появились бра. 1986 год.
(Фото из частного архива)



Современный вид.
Во время реставрации
2023 года воссозданы
двери, возвращён
орнамент декоративной
решётки (без возвращения
витражей), изменена
форма светильников
над входом.
(Фото И. Куделя, 2025 г.)



название станции при открытии

ДИНАМО

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«СТАДИОН ДИНАМО» (1935 г.)

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «ДИНАМО» С 11 СЕНТЯБРЯ 1938 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

ПРОЕКТ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«ПЕТРОВСКИЙ ПАРК» (1992 г.)

АРХИТЕКТОРЫ: Я.Г. ЛИХТЕНБЕРГ, Ю.А. РЕВКОВСКИЙ

АРХИТЕКТОР ВЕСТИБЮЛЕЙ: Д.Н. ЧЕЧУЛИН

СКУЛЬПТОР: Е.А. ЯНСОН-МАНИЗЕР

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: А.Ф. ДЕНИЩЕНКО

Следующая, наиболее глубоко заложенная, станция – «Динамо», с непрерывными эскалаторами 80-метровой длины. Станция оформляется по проекту архитекторов Я.Г. Лихтенберга и Ю.А. Ревковского, на основе применения также нового на метро тагильского мрамора, очень красивого, бурного рисунка и сложной, серовато-красной расцветки. Решение пилонов лаконично и свежо. Декоративные пятна скульптурных медальонов из фарфора и бесхитростные капители лишь подчёркивают общий сдержанный тон всей композиции, отвечающий теме советского спорта. Учитывая напряжённость обслуживания транспортом стадиона в дни спортивных состязаний, эта станция получает сразу два вестибюля, одинаковых по архитектуре, расположенных в зелёной зоне вдоль шоссе, перед стадионом и осуществляемых по проекту арх. Д.Н. Чечулина. Здания прямоугольного плана, окружённые колоннадами, украшены барельефами. К недостаткам мастерского в целом решения относится излишняя его пышность, не вяжущаяся с темой советского спорта.



Наземный вестибюль станции «Динамо». Относительно первоначального вида изменена форма торшеров и плафонов. 1957–1958 годы. (Фото: С. Фридлянд. С сайта: www.pastvu.com)



Современный вид. Наземный вестибюль станции. Во время реставрации возвращены исторически правильные формы торшеров и плафонов. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Проект. Наземный вестибюль станции «Динамо». Арх. Д.Н. Чечулин.
1936 год



Проект.
Центральный зал
станции.
Арх.: Я.Г. Лихтенберг
и Ю.А. Ревковский.
(«Архитектура СССР»,
№ 4. 1936 г.)



Проект. Наземный вестибюль. Арх.: Я.Г. Лихтенберг и Ю.А. Ревковский.
(Приложение к «Архитектурной газете». №65. 1935 г.)



Проект. Наземный вестибюль.
Арх.: Я.Г. Лихтенберг и Ю.А. Ревковский.
(«Архитектура СССР», № 4. 1936 г.)



Проект.
Центральный
и боковой залы
станции. Арх.:
Я.Г. Лихтенберг
и Ю.А. Ревковский.
(«Строительство
Москвы», №13–14.
1935 г.)



Эскизы барельефов для станции «Динамо». 1938 год.
Скульптор: Е.А. Янсон-Манизер.
(Из архива Музея Москвы)



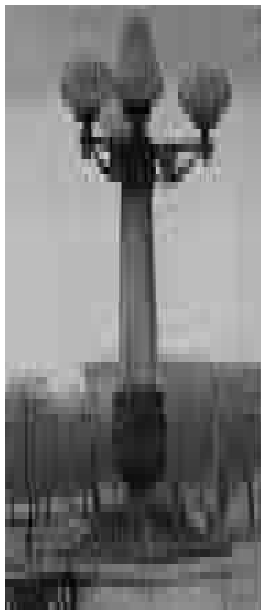
Эскиз барельефа для станции
«Динамо». 1938 год. Скульптор:
Е.А. Янсон-Манизер.
(«Московский метрополитен
имени Л.М. Кагановича». М., 1941 г.)

Сотни тысяч зрителей будут пользоваться московским метро, соединяющим стадион «Динамо» с различными концами столицы. Станция «Динамо» прекрасно оформляется. Здесь будут установлены различные спортивные барельефы. Скульптор Е.А. Янсон-Манизер (Ленинград) закончила 8 эскизов барельефов. Они будут установлены в надземных вестибюлях метро. Высота фигур барельефов 2,5 метра.

«Советский спорт». №84. 1938 г.

Основание уличного торшера
у наземного вестибюля станции
(Архив музея Мосметростроя)





Наземный вестибюль
станции «Динамо».
Август, 1938 год.
(Архив Музея Москвы)

Часть барельефов (материал –
протопоповский камень с цементом)
ещё не смонтированы.
На фото первоначальный
вид торшеров. Такой тип был
возвращён во время реставрации
2022 года



В разные годы
уличные торшеры
меняли свою форму,
размеры, а также
имели различное
число и форму
плафонов





Центральный зал станции
«Динамо».
(«5 лет московского
метрополитена». М., 1940 г.)

Лавочка на станции.
Пол имел орнамент
из круглых и квадратных
элементов, собранных
из кусочков мрамора. 1938 год



Современный вид. Пол центрального и перронных залов заменён на гранитный, изменились светильники по центру зала и у эскалаторов. Сиденья скамеек также поменяли форму и стали несколько выше, и подходят вплотную к орнаменту на стенах. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)

Во время реставрации станции в 1953 году на заводе им. Булганина были изготовлены 72 фаянсовых барельефа с фигурами спортсменов. Первые 10 барельефов были переданы работникам метрополитена 25 июля того же года.

Позднее рельеф «Девушка со скакалкой» был утрачен в связи с установкой на станции гермозатвора. Всего утрачено 8 медальонов, но другие сюжеты повторяются на станции.



Эскиз медальона. 1937 год.
Скульптор Е.А. Янсен-Манизер.
(Из семейного архива скульптора)



Открытка из набора 1941 года. Наземный вестибюль станции «Динамо». Впоследствии керамический пол с орнаментом был заменён гранитной плиткой



1938 г.



Фото из открытых источников



(Фото: М. Куделя, 2024 г.)

Плафоны светильников в интерьере наземного вестибюля, на ограде галереи. Первоначальный (сложной формы, с навершием) и современный – шарообразный. (Архив музея Мосметростроя)



1938 г.



1953 г.

название станции при открытии

АЭРОПОРТ

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«АКАДЕМИЯ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА»

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «АЭРОПОРТ» С 11 СЕНТЯБРЯ 1938 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

ПРОЕКТЫ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«АЭРОВОКЗАЛ», «АЭРОПОЛЕ» (1991 г., 1992 г.),

«ЛЕНИНГРАДСКИЙ ПРОСПЕКТ» (2012 г.)

АРХИТЕКТОРЫ: Б.С. ВИЛЕНСКИЙ, В.А. ЕРШОВ, ПРИ УЧАСТИИ Т. ВАЙНЕРА, В. СДОБНОВА

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЕЙ: Б.С. ВИЛЕНСКИЙ, В.А. ЕРШОВ, С.М. КРАВЕЦ

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: Н.А. КАБАНОВ

Станция «Аэропорт», построенная по проекту архитекторов Б. Виленского и В. Ершова, резко отличается от всех рассмотренных выше как в отношении своей конструкции, так и по принципу художественного оформления. Её наземная, очень скромная по размерам, часть вписана в дом, расположенный на Ленинградском шоссе. Наземный вестибюль по существу отсутствует, и только лестница с двумя маршами ведёт с поверхности в подземную часть станции.

Архитектурно-художественная обработка этой лестницы сведена по существу к одной только орнаментации двух колонн и плафона, а также к плоскому рисунку на противоположной входу стене. Боковые стены обработаны рифлёными цилиндрами, на три четверти утопленными в стену. Отличаясь известной сложностью и пестротой, эта орнаментация, благодаря своему положению (вверху довольно тесного помещения), не кажется назойливой и не мешает впечатлению, получаемому при дальнейшем обзоре станции.

Подземная часть станции состоит из огромного перронного зала, лишённого внутренних опор, не распадающегося на самостоятельные перроны, и двух площадок. Эти площадки, раскрываясь с одной стороны в огромное пространство станции, отделены от последнего легкой ажурной решёткой и квадратными столбами, поддерживающими свод. Основной архитектурный эффект станции – в выявлении колоссального пространства перронного зала, действительно захватывающего своими размерами. «Островная» платформа и грандиозные люстры, размещённые над средней её дорожкой, ещё больше подчёркивают это впечатление простора своим линейным движением по оси зала.

Архитектурное оформление гигантского объёма сведено авторами к чисто орнаментальной задаче. На поверхности плоского свода, плавно перетекающего в боковые стены, нанесён динамичный рисунок из пересекающихся тонких тяг, направленных по кривым к центру свода. Пересечения этих тяг образуют ромбовидные, по преимуществу, отрезки плоскостей, отделённые друг от друга лёгкой окраской. Нижняя часть стены подчёркнута мрамором.

В общем облике станции чувствуется стремление к раскрытию темы станции (советская авиация). Орнаментально-декоративные формы своим линейным строем напоминают кривые, типичные для современного самолётостроения. Обтекаемые формы переходов от потолка к стенам, ощущение лёгкости, невесомости всего декоративного оформления перекрытия служат тем же целям.



Наземный южный вестибюль станции
«Аэропорт». Арх. С.М. Кравец.
(«Московский транспортник». 1939 г.)



Современный вид.
Здание надстроено.
Исчезло название станции
на его фасаде.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Проект. Станция «Аэропорт». Арх. Б.С. Виленский, соавтор арх. Д.Б. Савицкий. («Строительство Москвы». №13–14, 1935 г.) ▲

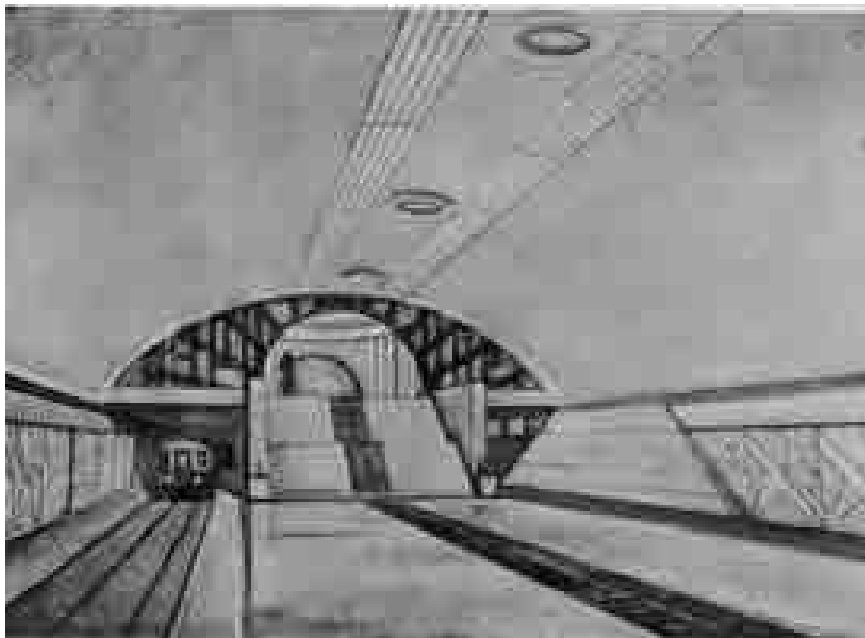
Проект. Наземный вестибюль станции «Аэропорт». Арх. С.М. Кравец. («Московский метрополитен имени Л.М. Кагановича: Вторая очередь». М., 1941 г.) ▼



Проект архитектурного оформления разработан Архитектурной мастерской НКТП № 2. Автор проекта – архитектор Б.С. Виленский, соавторы арх. Д.Б. Савицкий (станция) и В.А. Ершов (вестибюль). Обработка путевых стен запроектирована путём отделки пилястров, цоколя и карнизов светлым уральским мрамором, а плоскостей между пилястрами в виде витражей, освещаемых изнутри. Потолок обработан неглубокими кессонами. В орнаментах использованы темы авиации. Для внутренней отделки надземного вестибюля намечен белый и розовый мрамор (колонны и стены), а для отделки фасадов гранит и терразит.

Станция представляет интересное решение, дающее впечатление необходимой воздушности всего сооружения. Обращает на себя внимание неувязка архитектуры вестибюля и станции, решённых в совершенно различных стилях.

«Строительство Москвы».
№13–14. 1935 г.



► Проект.
Варианты оформления
центрального зала станции.
Арх. Б.С. Виленский,
соавтор арх. Д.Б. Савицкий.
(«Архитектура СССР».
№4. 1936 г.)

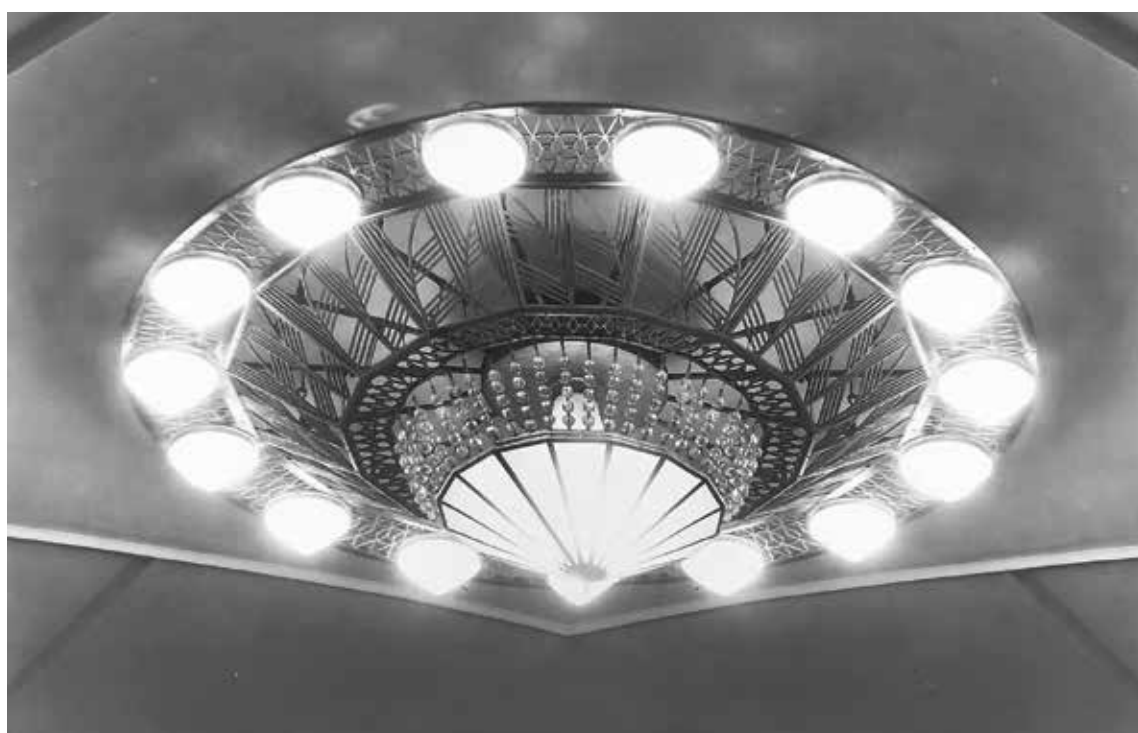
► Проект станции.
(«Московский большевик».
Иллюстрированное приложение.
1936 г.)



◀ Проект. Интерьер наземного
вестибюля станции.
Арх. В.А. Ершов. В арках над входом
планировали разместить витражи
на авиационную тему.
(Приложение к «Архитектурной
газете». №65. 1935 г.)



Путевой зал станции. В центре – дорожка из керамической плитки с орнаментом, остальная часть платформы заасфальтирована. 1938 год. (Архив музея Мосметростроя)



Первоначальная люстра станции



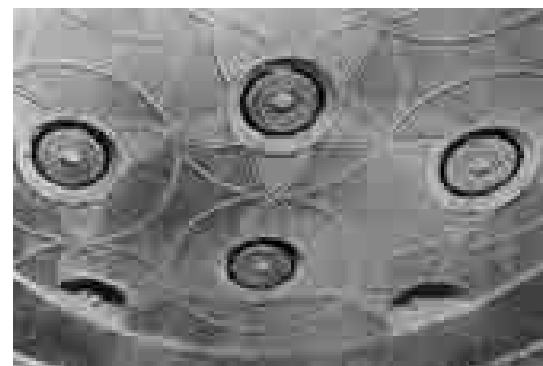
Современный вид. Пол покрыт гранитной плиткой. Люстры заменены на более простые с лампами дневного света.
(Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Современный вид. Люстра в путевом зале станции.
(Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Подземный вестибюль станции «Аэропорт». Вид на южный выход в город. (Архив музея Мосметростроя)



Оформление плафона аванзала. В нишах – светильники, которые позже были демонтированы. («Строительство Москвы». №9–10. 1938 г.)

Современный вид. Северный выход в город. (Фото: М. Кудея, 2025 г.)



Южный аванзал станции. Слева – буфет. Мраморный пол с орнаментом. («Строительство Москвы». №13. 1938 г.)



Слева от буфетной стойки – дверь в стиле ар-деко. («Строительство Москвы». №13. 1938 г.)

Современный вид. Стойка буфета отсутствует. Оригинальная дверь заменена на современную. Бра демонтированы. Освещение – лампы дневного света. Мраморный пол заменён на гранитный без сохранения рисунка. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



название станции при открытии

СОКОЛ

ПРОЕКТНЫЕ НАЗВАНИЯ:**«ВСЕХСВЯТСКОЕ», «ПОСЁЛОК СОКОЛ»****НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:**● **«СОКОЛ»** с 11 СЕНТЯБРЯ 1938 ГОДА ПО НАШИ ДНИ**ПРОЕКТ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:****«ВСЕХСВЯТСКОЕ»** (1992 г.)

АРХИТЕКТОРЫ СТАНЦИИ И ВОСТОЧНОГО ВЕСТИБЮЛЯ: Ю.Н. ЯКОВЛЕВ, К.Н. ЯКОВЛЕВ

АРХИТЕКТОРЫ ЗАПАДНОГО ВЕСТИБЮЛЯ (1949 г.): В.М. ЛИСИЦИН, В.М. АНДРЕЕВ, В.Г. ПОЛИКАРПОВА

ИНЖЕНЕРЫ-КОНСТРУКТОРЫ: Н.И. КАБАНОВ, Н.И. УШАКОВ, ТЕСЛЕНКО

Конечная станция Горьковского радиуса – «Посёлок Сокол», – имеющая запроектированный по середине переходной мостик для пешеходов, соединяется коротким коридором с подземным вестибюлем, расположенным сбоку Ленинградского шоссе в зоне зелёных насаждений. Основной идеей, положенной в основу всей композиции этого вестибюля, является чёткий график движения входящей и выходящей публики. Обычная толкотня, давно наблюдаемая в тех случаях, когда главная лестница ведёт одним, хотя бы и довольно широким маршем, избегается здесь благодаря тому, что имеются специальные марши как для входящей публики, так и для выходящей. В силу этих соображений, основное пятно плана вестибюля занимает расположенная по полукругу лестница, замыкающаяся по обеим стенам помещениям и для входа и выхода. Ширина маршей запроектирована в 4 метра каждый. Общая длина вестибюля по переднему фасаду равна 28,5 м. Боковой фасад имеет протяжение в 19,7 метра. Высота в чистоте равна 5 м. Кассы, ввиду жалоб кассирш на холод и сквозняки из тамбуров, опущены в нижнюю часть вестибюля, сбоку от среднего марша, на ходу публики. Котельная и вентиляционная камеры помещаются в подвальном этаже, соответственно под входной и выходной частью вестибюля. Отделка вестибюля предполагается следующая: цоколь здания – красным финляндским гранитом; стены, столбы и пилястры из белого подмосковного камня. Все столярные изделия, как-то: двери, тамбура, переплёты, и т. д. не морятся, а покрываются лаком и сохраняют свой естественный светло-жёлтый цвет. Внутри вестибюля панель делается из красного мрамора – шроша, ступени гранитные, потолки штукатурные – кессонные. Общее архитектурное оформление вестибюля выдержано в простых формах и даёт много света. В центре композиции всего полукруглого здания располагается фонтан и в промежутке между крыльями разбивается партерная зелень – цветы и декоративные растения. Проект вестибюля разработан в системе Метропроекта архитекторами К.Н. и Ю.Н. Яковлевыми.



Восточный наземный вестибюль станции «Сокол». Фото 1960-х годов. (Архив музея Мосметростроя)

Памятная доска на станции «Сокол».

Первоначальная памятная доска 1938 года. Надпись выполнена из объёмных накладных букв. Не указано начало движения. (Архив музея Мосметростроя).

Доска после переименования метрополитена в 1955 году. Буквы высечены в камне. Внизу добавлена строка «11 сентября 1938 г». (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Современный вид восточного вестибюля станции. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)





Лестница перронного зала. Первоначальный вариант люстры над лестницей. 1940-е годы. (Музей архитектуры им. А.В. Шусева)



Торшер для станции в процессе изготовления. Предположительно, 1937 год. (Архив музея Мосметростроя)

Проекты наземных вестибюлей станции «Сокол»

Современный вид. Торшеры убраны, люстры заменены на лампы дневного света. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)



(Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Лестница перронного зала.
Люстра над лестницей уже
заменена. 1947 год

Чаша для питьевого фонтанчика
между лестницами.
1938 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Часы на колонне перронного зала. Сейчас отсутствуют. Фото, предположительно, 1939–1940 годов



На перронных стенах видны прямоугольные мраморные рамы. По проекту, в этих прямоугольниках должны были располагаться тексты из Сталинской Конституции 1936 года: «Право на труд», «Право на образование», «Право на отдых», «Право на обеспеченную старость». Однако, в итоге, это не было реализовано.

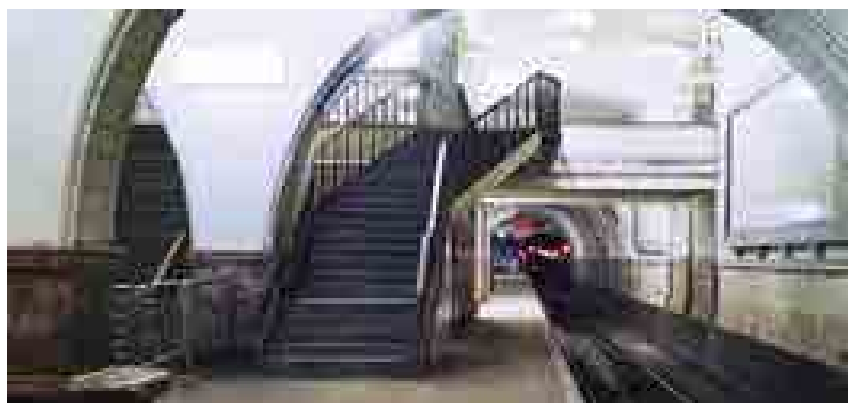
Люстра над лестницами станции.
(«Осветительная арматура». М., 1947 г.)

Современный вид. Изменён рисунок пола, мрамор и асфальт заменены на гранит. Питьевой фонтанчик демонтирован. Дверь с декоративной отделкой заменена на простую металлическую. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)





Фото 1960-х годов.
(Архив музея Мосметростроя)



Дополнительные лестницы на станции «Сокол», построенные в связи с возросшим пассажиропотоком. Первая их часть была сдана в эксплуатацию 7 ноября 1952 года, вторая – 5 января 1953 года. (Фото: И. Клыков)

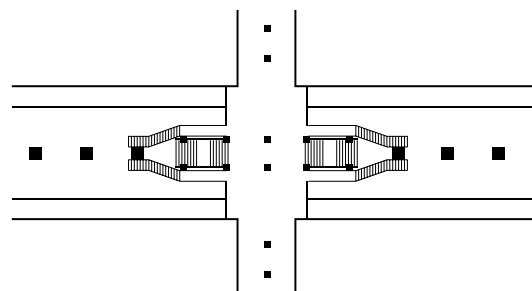


Схема расположения дополнительных лестниц на станции

Несколько ступеней одной из лестниц провалились в 1992 году в том месте, где лестница делает поворот. Аварийный участок был перекрыт, а в 1994 г. все дополнительные лестницы были демонтированы. («Московское метро». М., 1980 г.)



Световая колонна
в кассовом зале станции «Сокол».
(«Городское хозяйство Москвы». №12.
1949 г.)



Современный вид. Изменён рисунок
и материал пола: вместо керамической
плитки – гранит, изначально прозрачные
части колонны – закрашены, добавлены
дополнительные потолочные светильники.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Подземный переход от лестниц
до восточного выхода со станции.
(«Московский метрополитен имени
Л.М. Кагановича: Вторая очередь».
М., 1941 г.)



Современный вид. Керамическая плитка
на полу заменена на гранитную без
сохранения рисунка. Люстры заменены
лампами дневного света.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



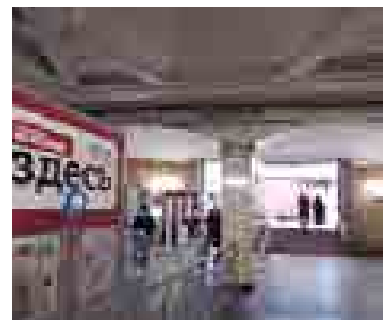
Переход
к подземному
вестибюлю станции.
(Архив музея
Мосметростроя)



Современный вид.
Перестроено
помещение касс,
демонтированы люстры
двух типов. Плитка
на полу заменена на
гранит без сохранения
орнамента.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

▲ Двухрожковое бра
возле кассового
зала восточного
вестибюля. Бронза,
стекло. 1953 год.
(Архив музея
Мосметростроя)

◀ Кассовый зал
и аванзал станции.
В аванзале
находились кассы-
автоматы. Фото 1940-х
годов





Дверь в служебное
помещение
в переходе
станции.
1938 год



Современный вид.
Дверь заменена на
современную, люстры
на потолке коридора
заменены на лампы
дневного света.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



▲ Двери у помещений телефонов-автоматов отсутствуют. Часть помещений отведены под служебные нужды.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



◀ Двухрожковое бра.
1953 год.
(Архив музея
Мосметростроя)

► Помещения телефонов-автоматов в переходе станции. 1938 год. (Архив музея Мосметростроя)



Оригинальные фонари перед
восточным вестибюлем
станции «Сокол»



Оригинальные
плафоны фонарей
перед вестибюлем
станции были
заменены на
шарообразные.
1951 год.
(Фото: Я. Берлинер.
Из частного архива)

Лестница наземного
вестибюля. 1946 год



Пространство
между входом
и выходом со
станции застроено
временными
помещениями
с кассами метро.
Фонари были
убраны. (Фото:
Т. Симанив. 2010 г.)

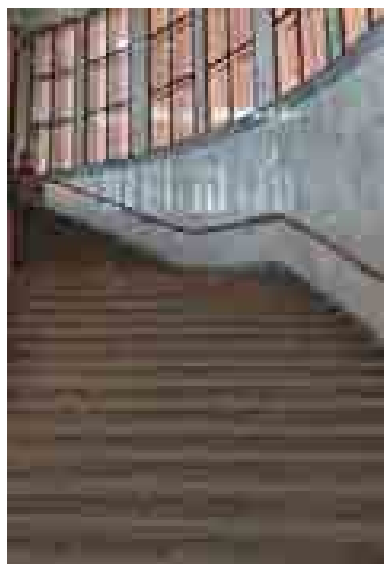


Западный вестибюль станции.
1984 год. Двери заменены
на стеклянные с алюминиевым
профилем. (Фото из архива
М.В. Печниковой)

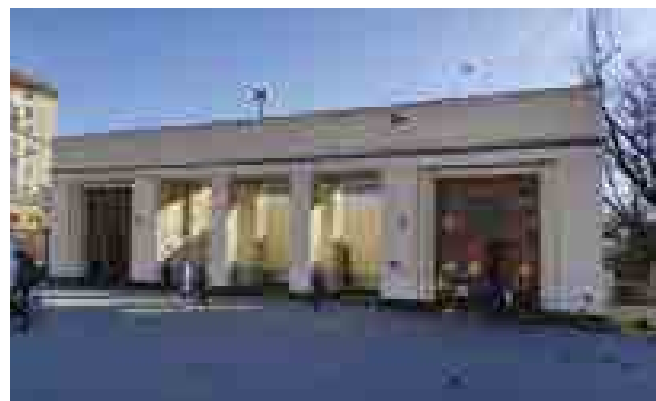
В проёме между
колоннами у входа
в метро одно время
размещались магазины.
Фото 2010–2011 годов



Современный вид.
Бра на стенах отсутствуют.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Современный
вид западного
вестибюля. Во время
реставрации 2016
года возвращены
деревянные двери
и оформление
оконных проёмов.
Фасаду был
возвращён
исторический облик.
(Фото: М. Куделя,
2025 г.)



**Колли Николай Джемсович (Яковлевич) (1894–1966)**

Николай Колли родился 17 августа 1894 года в Москве в обрусевшей шотландской семье. Учился с 1912 по 1922 год сначала в МУЖВЗ, затем во ВХУТЕМАСе. Под руководством А.В. Щусева в 1913–1915 годах работал чертёжником над проектом Казанского вокзала.

В 1923 году был привлечён И.В. Жолтовским к работе над проектом комплекса Всероссийской сельскохозяйственной и кустарно-промышленной выставки. В 1927–1932 годах вместе с В.А. Весниным проектировал Днепрогэс и соцгород в Запорожье. Участвовал в создании посёлка «Сокол» в Москве. Прекрасно владевший французским языком, Николай Джемсович помогал Ле Корбюзье претворять его замыслы в постройке здания Центросоюза на Мясницкой. Проектировал дом «Новая Москва» на Ленинградском проспекте (1926 г.), его проект Новоарбатского моста (с огромными скульптурами, которые символизировали единение Советского Союза с Западной Украиной) был выбран к постройке, но реализации планов помешала война.

Совместно с архитектором К. Рябовым спроектировал здание Московского института советской кооперативной торговли Центросоюза СССР в районе Сокол. В предвоенные и военные годы здание принадлежало Пищевому институту. В 1946 году здание передано МАИ.

С 1933 года Колли возглавлял проектировочную мастерскую № 6, проектировал Центральный стадион СССР имени И.В. Сталина в Измайлово, станции московского метро – **«Смоленская»** (1935 г.), **«Парк культуры»** (северный наземный вестибюль, 1935 г.), **«Кировская»** (1935 г.). Участвовал в конкурсе проектов станции **«Краснопресненская»**. Этот проект с небольшими изменениями лёг в основу подземного вестибюля **«Павелецкой»** – кольцевой (1950 г.).

Во время Великой Отечественной войны и после её окончания Николай Колли разрабатывал планы реконструкции городов Твери, Минска (1945 г.), Риги (1946 г.). Работы по созданию генерального плана восстановления и развития города Калинина (сейчас – Тверь) были начаты в 1944 году.

С 1935 по 1951 год Колли возглавлял Московское отделение Союза архитекторов. В 1924–1941 годах преподавал в Московском техническом университете имени Баумана, с 1931 по 1941 год – в Московском архитектурном институте.

В марте 1936 года Королевским Институтом Британских Архитекторов – Royal Institute of British Architects – был избран Почетным членом-корреспондентом – Honorary Corresponding Member. С 1938 года – Н. Колли доктор архитектуры.

Умер Николай Джемсович Колли 3 декабря 1966 года в Москве и был похоронен на Введенском кладбище.



18 января 1944 г. – 15 мая 1944 г.

НОВОКУЗНЕЦКАЯ

•

ПАВЕЛЕЦКАЯ

•

ЗАВОД ИМЕНИ СТАЛИНА
(АВТОЗАВОДСКАЯ)

•

БАУМАНСКАЯ

•

ЭЛЕКТРОЗАВОДСКАЯ

•

СТАЛИНСКАЯ
(СЕМЁНОВСКАЯ)

•

ИЗМАЙЛОВСКИЙ ПАРК КУЛЬТУРЫ И ОТДЫХА
ИМЕНИ СТАЛИНА
(ПАРТИЗАНСКАЯ)



название станции при открытии

НОВОКУЗНЕЦКАЯ

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«КЛИМЕНТОВСКИЙ ПЕРЕУЛОК»

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «НОВОКУЗНЕЦКАЯ» С 20 НОЯБРЯ 1943 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ, ВСТРЕЧАЮЩЕЕСЯ В ПРЕССЕ:

«НОВО-КУЗНЕЦКАЯ» (1940-е гг.)

ПРОЕКТ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«ЗАМОСКВОРЕЧЬЕ» (1992 г.)

АРХИТЕКТОРЫ: Н.А. БЫКОВА, И.Г. ТАРАНОВ

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЯ: В.Г. ГЕЛЬФРЕЙХ, И.Е. РОЖИН, ПРИ УЧАСТИИ Г.С. ТОСУНОВА И Л.А. ШАГУРИНОЙ

СКУЛЬПТОРЫ: Г.И. МОТОВИЛОВ, Н.В. ТОМСКИЙ, С.Л. РАБИНОВИЧ

ХУДОЖНИКИ: А.А. ДЕЙНЕКА, В.А. ФРОЛОВ, Б.В. ПОКРОВСКИЙ

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: М. СЕМИЗ

На Замоскворецком радиусе всего три станции, из которых две глубокого заложения, а конечная станция мелкого заложения. Первой станцией этого радиуса после «Пл. Свердлова» на расстоянии 1 910 метров от неё будет станция «Ново-Кузнецкая». Авторы её, архитекторы Н.А. Быкова и И.Г. Таранов, сумели полно использовать то внутристанционное пространство, которое создаётся тьюбинговой конструкцией станционных тоннелей. Не спрямляя цилиндрических стен станционных залов, авторы вводят нарядные резные белые мраморные диваны с высокими спинками: этими диванами заполняются впадины, которые образуются между выступающими вертикальными наличниками, обрамляющими проходы. Белый свод, красиво обработанный тонким рельефным античным узором, освещается бронзовыми торшерами и возвращает залу мягкий рассеянный свет. Мраморный пол украшен ковриками, оформляющими места возле диванов. Наземный вестибюль, расположенный на пересечении Пятницкой улицы с реконструируемым кольцом «А», является вершиной треугольника, который составляется их трёх станций: «Ново-Кузнецкой» и двух будущих станций. В каждой из вершин будет по вестибюлю и каждый вестибюль будет обслуживать по две станции. Таковую именно картину мы видим в вестибюле станции «Ново-Кузнецкая», Эскалаторный зал вестибюля будет иметь эллиптическую форму, так как именно эта форма, как показал опыт центрального вестибюля на площади Революции, наилучшим образом решает задачу обслуживания двух эскалаторных систем. Центр зала украшен величественной скульптурой товарища Сталина – вдохновителя генеральной реконструкции Москвы. Фоном для скульптуры явится огромное панно, занимающее всю противоположную входу стену. Внешняя архитектура вестибюля, акцентированного порталом на срезанном углу будущего здания Управления метрополитена, обогащена большим каменным барельефом, сюжет которого изображает трудовые процессы, связанные с реконструкцией Москвы (но в итоге проект наземного вестибюля был изменён. – М.К.).

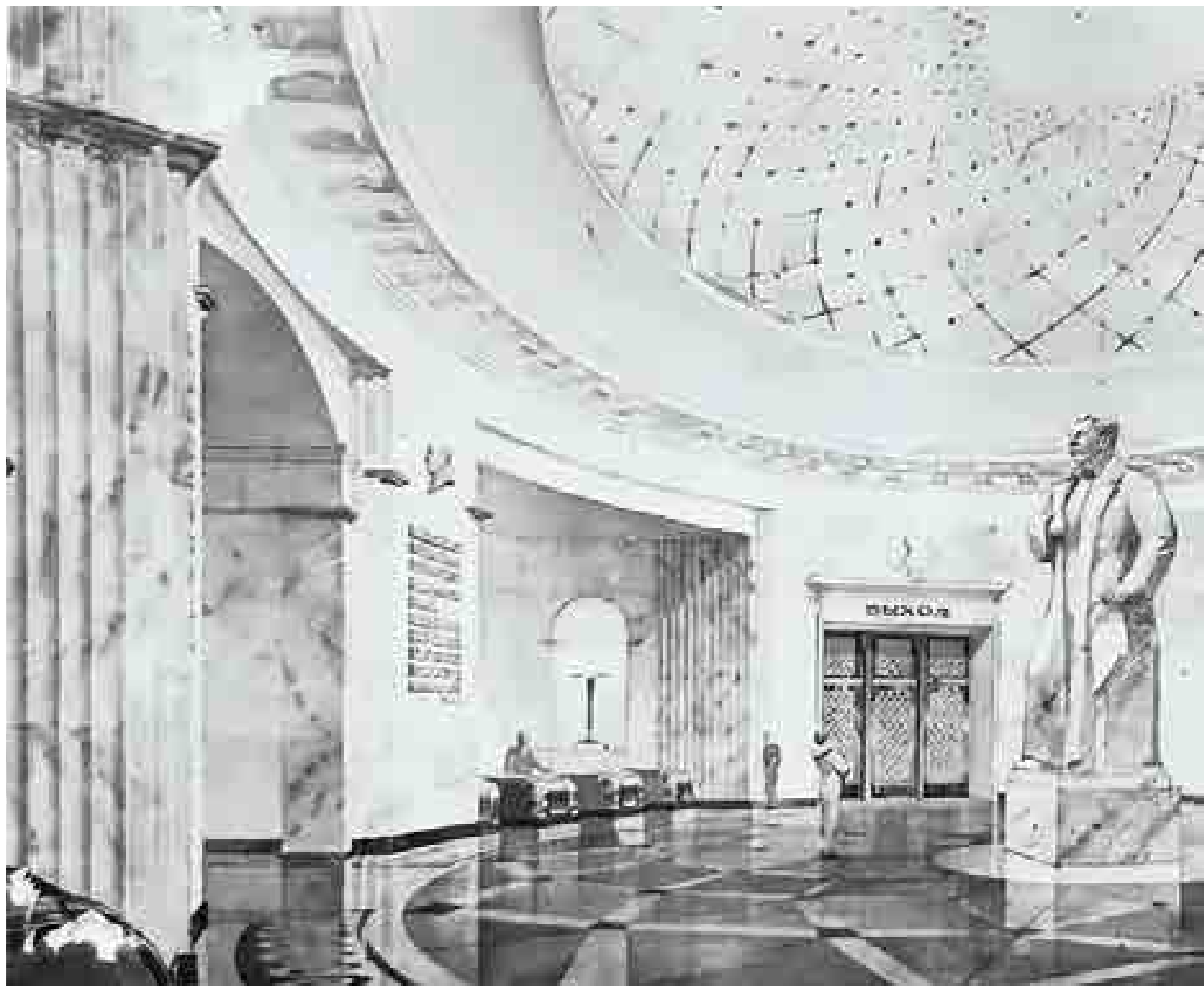
(«5 лет Московского метро». М., 1940 г.)



Наземный вестибюль станции «Новокузнецкая». На фризе надпись: «Метрополитен имени Л.М. Кагановича». 1945 год. (Фото: М. Трахман. С сайта: www.images.hollis.harvard.edu)



Современный вид. Оконные переплёты и двери заменены на металлический профиль, предположительно, в 1980-х годах. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Проект. Наземный вестибюль станции («5 лет Московского метро». М., 1940 г.)



Проект. Интерьер наземного вестибюля станции. 1940 год. (Из семейного архива архитектора А.И. Таранова)

Моей основной работой является в настоящее время сооружение станции метро третьей очереди «Ново-Кузнецкая». Проект по этой станции выполнен мною совместно с арх. Н. А. Быковой. Вестибюль решён с учётом того обстоятельства, что он будет объединять две станции – «Ново-Кузнецкую» и ещё одну станцию трассы последующих очередей. Кассовый зал решён в виде пропилей. Он ведёт в большой зал эллиптической формы, принимающий потоки двух эскалаторов. Тема этого зала, как и всей станции – реконструкция Москвы. На стене будет помещено большое панно, посвящённое реконструкции Москвы, а на фоне этого панно, в центре зала – будет находиться статуя И.В. Сталина.

На портале фасада, у входа на станцию, будет помещён барельеф, изображающий различные виды труда, связанного с реконструкцией Москвы (работы по озеленению города, геодезические, забойные работы и пр.). Станция решена в светлых тонах. В отделке преобладают прохоро-баландинский мрамор и акферан. В потолке будут устроены живописные вставки. Работа по сооружению этой станции ведётся усиленными темпами.

В настоящее время мы работаем над проектом семиэтажного дома Управления метрополитена. По нашему замыслу, тематика дома, как и станции, должна быть посвящена героике социалистического труда, показу огромной работы по социалистической переделке красной столицы.

И.Г. Таранов.
«Архитектура СССР». № 6. 1940 г.



Проект. Станция «Новокузнецкая». Арх.: Н.А. Быкова, И.Г. Таранов.
1937–38 годы. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Проект. Станция «Новокузнецкая». Перспектива центрального и перронного залов.
Арх.: В.Г. Гельфрейх, И.Е. Рожин. 1943 год. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Эскиз и окончательный вариант барельефа «Александр Невский» для станции «Новокузнецкая». Скульптор Н.В. Томский. 1943 год



Эскизы скульптур для станции «Новокузнецкая». Возможно, предполагалось установить их в нишах наземного вестибюля. Скульптор Н.В. Томский. 1943 год



Эскиз и окончательный вариант барельефа «Дмитрий Донской» для станции «Новокузнецкая». Скульптор Н.В. Томский. 1943 год





На потолке видна мозаика, впоследствии уничтоженная при установке гермозатвора.
Фото: И. Шагин. 1949–1952 годы. (Из собрания Мультимедиа Арт Музея, Москва (МАММ))

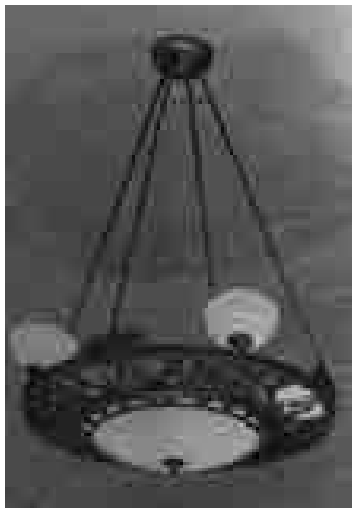
Уже в процессе строительства станции руководством было принято решение разместить мозаики, изготовленные по эскизам художника А. Дейнеки для несуществующего проекта братьев Весниных станции «Павелецкая», на своде. Архитекторы Н.А. Быкова и И.Г. Таранов очень хотели сохранить свод без мозаик – лёгким, оформленным в стиле гробницы Валериев (Италия), но были вынуждены согласиться.



Эскиз для мозаики
«Шахтёры».
А.А. Дейнека



Современный вид.
(Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Люстра с дополнительными плафонами. 1953 год. (Из архива музея Мосметростроя)

При установке гермозатвора была демонтирована люстра, аналогичная тем, что находятся в перронном зале. 1953 год. (Архив музея Мосметростроя)



Современный вид центрального зала.
У торшеров новая форма плафонов.
(Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Флорентийская мозаика на торцевой стене центрального зала. Автор: Б.В. Покровский. Конец 1940-х годов. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Временные гермозатворы на станции «Новокузнецкая» были устроены до установки основного и выглядели как отдельные проходы напротив каждого эскалатора (над правым видна табличка «Выход»). Декабрь 1945 года. (Фото: М. Трахман. С сайта: www.hollis.harvard.edu)



Фрагмент декоративной
решётки ограды,
установленной перед панно.
1944 год.
(Архив музея
Мосметростроя)

Станция «Новокузнецкая» была открыта без флорентийской мозаики «Фронт и тыл в борьбе против немецких захватчиков» (автор – Б.В. Покровский), которая была установлена в июле 1944 года. В период борьбы с культом личности портрет И.В. Сталина был заменён на портрет В.И. Ленина. В 1970 году центральный зал «Новокузнецкой» удлинили для организации перехода на станцию «Третьяковская». Панно в южном торце центрального зала было перенесено на площадку перехода. При этом в мозаику были внесены некоторые изменения. В частности это касается внешнего вида танков Т-34, лиц тружеников тыла и воинов, складок их одежды, элементов архитектуры. Плитки фона теперь выложены в виде расходящихся лучей.





Панно на торцевой стене возле перехода. (Фото: М.Куделя, 2025 г.)

Потолочный светильник
в проходе к центральному залу



Современный вид прохода между
пилонами. (Фото: М.Куделя, 2025 г.)





В 2023 году
были отреставрированы
барельефы,
посвящённые Великой
Отечественной войне.
(Фото: А. Замарёнова)



По одной из городских легенд, мраморные скамьи станции прежде были установлены в Храме Христа Спасителя. Это не соответствует действительности – скамьи изготавливались в мраморном цехе Метростроя специально для «Новокузнецкой» по чертежам одного из создателей станции – архитектора И.Г. Таранова.

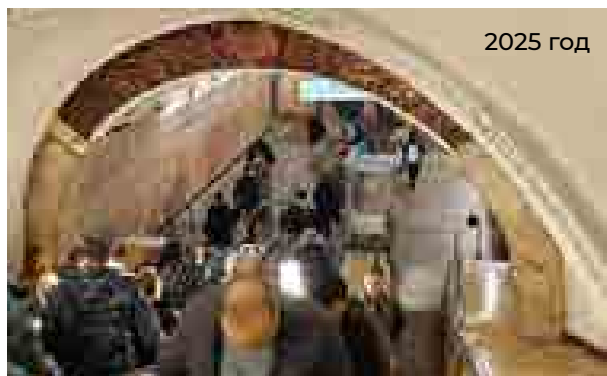


Эскалаторы
станции.
В аванзале
пол имел
геометрический
орнамент. После
установки
гермозатвора
орнамент
был утрачен.
Изменились
светильники-
торшеры



1943 год

Полировщик
А.И. Кочеткова
шлифует
подлокотник
скамьи для
станции
«Новокузнецкая».
(«Ударник
Метростроя».
Фото: В. Касьянов)



2025 год

название станции при открытии

ПАВЕЛЕЦКАЯ

ПРОЕКТНЫЕ НАЗВАНИЯ:

«ПАВЕЛЕЦКИЙ ВОКЗАЛ», «ДОНБАССКАЯ»

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «ПАВЕЛЕЦКАЯ» С 20 НОЯБРЯ 1943 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

АРХИТЕКТОРЫ: А.Н. Душкин, Н.С. Князев

АРХИТЕКТОРЫ РЕКОНСТРУКЦИИ: С.В. Лященко, Е.С. Демченко

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЕЙ: А.Н. Душкин в соавторстве с Н.С. Князевым (южный вестибюль);

Н.Я. Колли, И.Н. Кастель (северный вестибюль)

ХУДОЖНИКИ: В.Ф. Бордиченко, Ф.К. Лехт

СКУЛЬПТОР: И.С. Ефимов.

ИНЖЕНЕРЫ-КОНСТРУКТОРЫ: А.Н. Пирожкова, М. Семиз, Б. Уманский, В.И. Дмитриев

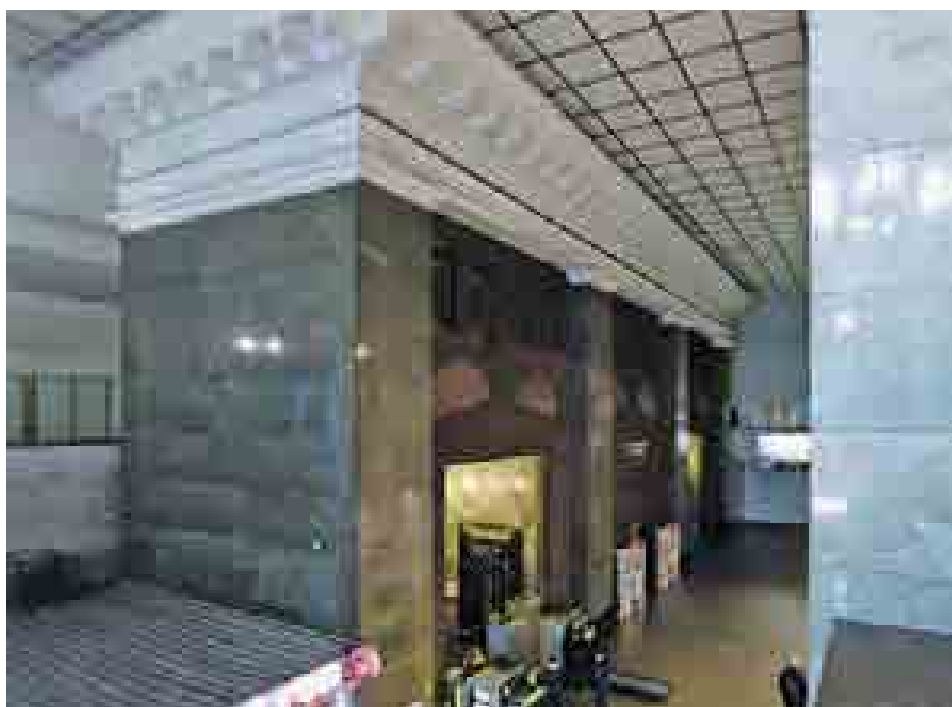
Проект станции в целом (подземный вестибюль и перронный зал) был первоначально выполнен В. и А. Весниными, давшими конструктивное решение станции по типу станции «Площадь Маяковского» – с легкими стальными столбами-колоннами. Этот проект являлся бесспорной удачей авторов и продолжал архитектурную линию, воплощённую в станциях И.А. Фомина. Война помешала выполнению этого проекта. Ныне выстроенная станция тоннельного типа несколько напоминает станцию «Дзержинская». Соответственно композиции подземных перронных зал был решён и верхний наземный вестибюль. Тяжесть, массивность и устойчивость – таково основное впечатление от архитектуры станции «Павелецкая» (архитектор-автор А.Н. Душкин).

Массивная порталная стена, выложенная из серого и чёрного полированного гранита и розового туфа, встречает пассажира. Внутреннее полуциркульное помещение эскалаторного спуска очень скромно. Несмотря на эту сдержанность архитектурных форм, внимание зрителя привлекается двухцветным плафоном, расписанным по типу живописи «гризайль», и мраморной мозаикой на торцевой стене, над эскалаторным спуском. Живопись плафона, выполненная художниками Бердиченко и Машковцевой, гармонирует по своим цветам – серому и красно-коричневому – с цветами входного портала. Фигуры русских воинов различных эпох в медальонах и фризах, посвящённый Красной армии, скомпонованы не вполне удачно: композиция жидка, соотношение фигур не найдено. В результате, не создаётся естественной, органической связи росписи с плоскостью плафона. Бесспорной удачей художников и мраморщиков является мраморная мозаика на тему «Слава советскому оружию». Монументальные фигуры трубачей, выполненные из красного мрамора различных оттенков, размещены по бокам панно. В центре виднеется светлосерый силуэт Кремля на фоне утреннего неба. Его стены, башни, соборы и дворцы вырисовываются в лучах зари, словно здания сказочного города. Вверху мозаичный (из того же серого и беловатого мрамора светлых тонов) медальон, изображающий Сталина. Его лицо освещено отблеском разгорающейся зари, подымающейся из-за Кремля. При строгой симметричности построения панно приходится удивляться тому, что эскалатор помещён под углом к мозаике.

Архитектура перронов очень сдержанна и лаконична. Вдоль свода тянется орнаментальный валик, на котором укреплены электролампы. Над чёрным полированным цоколем из лабрадора – белизна гладких стен. На них вдоль перрона ритмично расположены горельефы скульптора Ефимова в скульптурном обрамлении. «Фронт и тыл» – такова тематика этих скульптурных вставок. Сами по себе они не плохи, но масштаб их настолько велик, форма настолько крупна, что с близкого расстояния (учитывая ширину перрона) их просто невозможно хорошо разглядеть. Между барельефами расположены тяжёлые литые чугунные решётки вентиляции. Они подражают рисунку венецианских тканей XVI в.



Наземный вестибюль станции
«Павелецкая». 1944 год



Современный вид. Наземный
вестибюль станции в 1987 году
был полностью поглощён новым
зданием Павелецкого вокзала.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

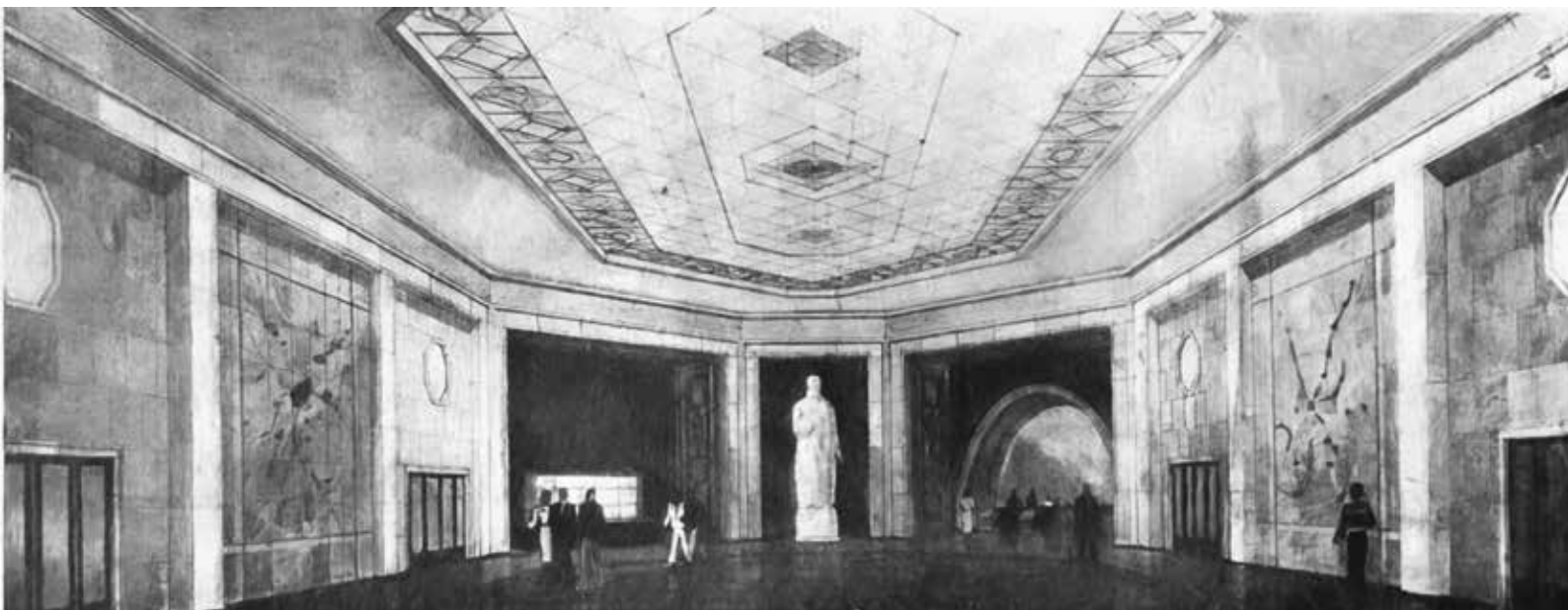
Проект центрального зала станции. Перспектива.
(«Строительство Москвы»,
№9. 1939 г.)



Над пилонами станции метро «Павелецкая» я делаю несколько восьмигранников с плоским барельефом. Это новая, оригинальная работа. Новшество здесь в том, что барельеф делается механическим способом, путем выбивания на мраморе фона сильной струей песка.

Художник А. Дейнека.
«Известия». №15. 1941 г.

Проекты станции метро «Павелецкий вокзал».
Акад. арх.: В.А. и А.А. Веснины. 1937 год.
(Архив музея Мосметростроя)



Проект. Станция метро «Донбасская». Южный вестибюль. Акад. арх. В.А. и А.А. Веснины; соавторы – арх. Ю.В. Лященко и С.Ф. Зебек; при участии арх. Е.С. Демченко. (Иллюстрированное приложение к «Строительной газете». №5. 1940 г.)

ХУДОЖЕСТВЕННЫЕ КАРТИНЫ ИЗ МРАМОРА

На фоне голубого неба пушистая ветка яблони, сочные плоды, яркая зелень. Это – одна из картин-медальонов, сделанная с большим искусством для украшения станций метро третьей очереди. Картина собрана из 200 тонких мраморных пластинок разных цветов и оттенков.

Для мозаичных картин мрамор применяется в нашей стране впервые. До сего времени мозаика набиралась из кусочков окрашенного стекла – смальты. Из такого стекла сделаны картины на станции метро «Маяковская». Для декоративного оформления станции «Павелецкая» мастера-мозаичники сделают из мрамора по эскизам художника А. Дейнека 14 картин на сельскохозяйственные темы.

«Красный Север». №87. 1941 г.



Можно предположить, что на каком-то этапе станцию собирались оформить флорентийской мозаикой, наподобие той, что сейчас украшает станцию «Белорусская» кольцевой линии (художник – Г.И. Опрышко). Но возможно, это и ошибка журналиста.

Эскиз к оформлению станции «Донбасская». Художник: А.А. Дейнека. 1941 год. (Источник: телеграм-канал «Подземный транспорт»)



Проект. Центральный зал станции. На своде вид на мозаику А.А. Дейнеки «Хоровод», за ней видна мозаика «Поезд», изображённая зеркально относительно реализованной позднее. Арх.: В.А. и А.А. Веснины. 1940 год



Проект. Перрон станции.
Акад. арх.: В.А. и А.А. Веснины.
1940 год



Эскизы к оформлению
элементов фриза станции.
Художник А.А. Дейнека.
1941 год.
(Из частной коллекции)



Проект. Центральный зал станции. Акад. арх.: В.А. и А.А. Веснины. 1940 год

Помимо приведённых на этой странице мозаик «Хоровод», «В забое» и «Футболисты», также были утрачены: «Герб РСФСР», «Герб УССР» (мозаика переделывалась, потому что название республики первоначально было набрано с надписью на русском языке, позже она была исправлена на «УРСР» – Українська Радянська Соціалістична Республіка), «Всадники» (эпизод из боевых будней Красной Армии).

А.А. Дейнека, в 1961 году в своей книге «Из моей рабочей практики» писал: «...Остальные пребывают в земле. Ансамбль нарушен, некоторые мозаики утеряны...». Мраморный завод Метростроя, где хранились мозаики, находился по адресу: ул. Дорогомиловская, д. 26. Часть его территории была занята гостиницей «Украина», построенной в 1957 году.



Эскизы мозаик «Заводы», «Паровоз», «Сбор винограда». Не реализованы. Художник: А.А. Дейнека. 1940 год. (Источник: телеграм-канал «Подземный транспорт»)



Утраченные мозаики станции «Донбасская». Художник: А.А. Дейнека. 1940 год. (Источник: телеграм-канал «Подземный транспорт»)



В 1939 году архитектура этой станции была утверждена по проекту действительных членов Академии архитектуры В.А. и А.А. Весниных. В основу своего проекта авторы положили ажурную конструктивную схему, подобную станции «Маяковская». Прерванное войной строительство станционного зала не могло быть осуществлено в запроектированных конструктивных формах, так как к моменту возобновления строительства завод, где изготовлялись конструкции, оказался во временно оккупированной зоне. Поэтому пришлось осуществить боковые нефы и лишь небольшую часть центрального нефа станции.

Архитектурное оформление этой временной конструктивной схемы осуществлено А.Н. Душкиным в соавторстве с архитектором Н.С. Князевым. Авторы использовали тюбинговую одежду станционных тоннелей в качестве фона для архитектурного оформления станции. Особенность организации станционного пространства заключается в том, что в добавление к недоразвитому центральному залу, на его оси и в виде его продолжения, создан короткий тупиковый коридор с боковыми проходами на платформы; но в жизни четкое движение по такой схеме не достигнуто и поэтому создание узкого тупика следует считать неудачным. В настоящее время ведутся подготовительные работы по реконструкции центрального нефа станционного зала, в соответствии с первоначальным проектом. Стены станционного



Проект. Наземный вестибюль станции «Павелецкая».
Арх. А.Н. Душкин. 1943 год. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)

зала оформлены мощным гранитным цоколем и скульптурными барельефами (автор скульптор И.С. Ефимов) на тему «Связь фронта и тыла». Наземная часть станции решена в виде монументального здания, сооружённого на площади Павелецкого вокзала. Четыре мощных пилястра, облицованных полированным тёмносерым янцевским гранитом, перекрыты штукатурным антаблементом; из трёх пролётов между пилястрами, одетых в серовато-розовый кавказский туф. Два крайних служат для входа и выхода, а средний занят большой мемориальной доской из полированного красного гранита. Круглый зал внутри вестибюля перекрыт плафоном, расписанным художником В.Ф. Бордиченко на историческую тему, посвящённую славе русского оружия. Роспись исполнена в тепловато-серебристых тонах в соответствии с общим колоритом интерьера вестибюля. В этом вестибюле наблюдается интересное оптическое явление: совершенно плоский плафон, благодаря особому построению росписи, с нижних точек эскалатора читается как купол и иллюзия рассеивается лишь на верхних ступеньках эскалатора. Заслуживает также внимания мозаичная мраморная стена в глубине эскалаторного эркера, выполненная мраморным заводом Метростроя по эскизам художника В.Ф. Бордиченко. По теме – это фанфарный салют народу-победителю и его вождю.

«Городское хозяйство Москвы». №2–3. 1945 г.



Эскалаторный зал станции
«Павелецкая». 1944 год.
(Архив музея Мосметростроя)

Вид с эскалатора на потолочную
роспись. («Известия». № 274.
20 ноября 1943 г.)



Во время реконструкции Павелецкого вокзала в 1980 году были утрачены росписи В.Ф. Бордиченко, настенные бра, облицовка стен и мозаичный пол станции. Наземный вестибюль станции «Павелецкая» был перестроен (с потерей примерно четверти площади) и включён в новый комплекс вокзала.

Современный вид эскалаторного зала.
(Фото: М. Куделя, 2024 г.)





Горельефы «Лётчик» и «Работница» на стене перронного зала.
Цемент с мраморной крошкой. 200х200 см. Скульптор: И.С. Ефимов.
Декабрь 1945 года. (Фото: М. Трахман. С сайта: www.hollis.harvard.edu)



Горельеф «Лётчик». Предположительно
1944 год



Горельефы «Работница у токарного станка» и «Гранатомётчик» на стене перронного зала. 1944 год.
(Архив музея Мосметростроя)

Горельеф «Лётчица». Предположительно, 1944 год ▼



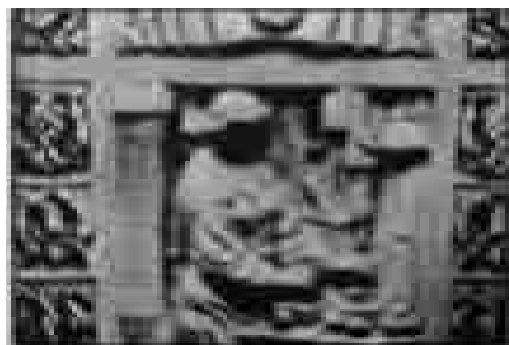
Горельеф «Матрос»





Горельеф «Танкист». 1944 год.
(Архив музея Мосметростроя)

Горельефы «Сталевар», «Работница у токарного станка» и «Рабочий»



Метро (Павелецкий вокзал), который я сейчас делаю, стиль барокко. Интереснее задания нельзя выдумать. Душкин мечтает, чтобы было похоже на разукрашенную корму Петровского корабля, в которой резные из дерева могучие барельефы врезаны в квадраты креплений шпангоутов. Думал и о скульптуре. Додумался, что велю полировать свои барельефы для новой станции метро. Я терпеть не могу матового свежерубленого мрамора – в нём какая-то избитая ударами мучнистая поверхность, особенно белый, каррарский – рафинад, греческий пентелийский – желтоватенький: кроме того, греки промасливали мрамор.

И. Ефимов. «Об искусстве и художниках». М., 1977 г.

Проект. Центральный зал станции. Вариант.
Арх. С.В. Лященко и Е.С. Демченко.
(«Городское хозяйство Москвы». №2. 1951 г.)



Проект. Центральный зал станции. Вариант.
Арх.: С.В. Лященко и Е.С. Демченко
(«Вечерняя Москва». № 135, 9 июня 1950 г.).
Подобное оформление свода (без подсветки
отдельных элементов) в 1984 году было
реализовано на станции «Киевская» в Харькове

Война помешала полностью осуществить архитектурный замысел станции «Павелецкая» Замоскворецкого радиуса. Она была открыта в 1944 году, но главный зал остался несооружённым. Сейчас начата достройка этой станции. Будет устроен центральный зал, который соединит все путевые тоннели.

По своей конструкции станция «Павелецкая» несколько схожа с «Маяковской». Величественные арки ведут из зала на платформы. Колонны оденутся в светлый прохоро-баландинский мрамор, их украсят барельефами, высеченными по мрамору. Потолочный свод составлен из отдельных щитов, наложенных краями один на другой. За ними скрыты софитные лампы. Вогнутая форма щитов даёт наилучшее рассеивание отраженного света. Свод зала будет иметь вид огромной хрустальной люстры.

Архитектура станции выдержана в жизнерадостных, лёгких тонах. Авторы проекта – архитекторы С.В. Лященко и Е.С. Демченко.

Реконструкция станции «Павелецкая», начатая на днях по этому проекту, будет вестись в сложных для строителей условиях: движение поездов не прекращается. Несмотря на это реконструкцию решено осуществить в короткий срок.

«Вечерняя Москва». № 135. 9 июня 1950 г.



Центральный зал станции
вскоре после открытия
в 1953 году

Авторы проекта реконструируемой станции «Павелецкая» архитекторы С. Лященко и Е. Демченко решили центральный зал в виде лёгкой аркады, через большие пролёты которой объединяется всё пространство подземной части станции. Гладкий сводчатый потолок украшается лепными тягами; в центре свода располагаются купола, в которых находятся скрытые источники света. Это освещение будет, однако, дополнительным. Лампы основного освещения будут скрыты за выступами аркады. Между арками, которые выполняются из светлого мрамора, запроектированы керамические позолоченные вставки, отображающие достижения Советской Украины. В центре станции, у спуска в пересадочный коридор, устанавливается скульптурная группа.

«Архитектура и строительство». №11. 1950 г.



Современный вид. Установка гермозатора искажила первоначальный вид аванзала. Утрачена арка и декоративные элементы оформления. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)

название станции при открытии

ЗАВОД ИМЕНИ СТАЛИНА

Названия станции:

«Завод имени Сталина» с 1 января 1943 по 5 июля 1956 года

● «Автозаводская» с 5 июля 1956 года по наши дни

Проект переименования:

«Симоново» (1992 г.)

Архитекторы: А.Н. Душкин, при участии Н.С. Князева

Архитектор южного вестибюля: А.Н. Душкин

Архитектор северного вестибюля: М.Г. Файнштейн

Художники: В.Ф. Бордиченко, Ф.К. Лехт, Б.В. Покровский

Инженеры-конструкторы: С. Рыбкин, Г.И. Кибардин, Н.А. Кабанов

Станция «Завод имени Сталина» – конечный пункт Замоскворецкого радиуса – была открыта 1 января 1943 года. Автором проекта этой станции является архитектор А.Н. Душкин, по проектам которого ранее были построены станции «Дворец Советов», «Площадь Революции» и «Маяковская». Станция «ЗИС» – единственная станция мелкого заложения, оборудованная эскалаторами; в ней впервые на метро уложен гранитный пол; это, наконец, единственная станция, где применен изумительный по красоте мрамор «ороктоя». Сужающиеся книзу колонны станционного зала, перехваченные там, где граничат мрамор и штукатурка, тонкими поясками, образуют в совокупности подобие сводов. Этот приём придаёт архитектуре зала интересное своеобразие.

Интерьер наземного павильона решён в виде круглого зала, основным декоративным мотивом которого является большое мозаичное панно, выполненное из разноцветных мраморов на фоне изогнутой по кругу мраморной стены из газгана. Тема обороны Москвы выражена в этом панно художниками В.Ф. Бордиченко и Б.В. Покровским в образах богатырей – бойцов на танках. Круглый плафон зала увенчан росписью тех же авторов на тему «Слава» в форме кольца из знамён и орденов, окружающих изображение товарища Сталина.

С.М. Кравец
«Городское хозяйство Москвы». №2–3. 1945 г.

«Автозаводская» – станция Замоскворецкой линии московского метро, расположенная в Даниловском районе Южного административного округа Москвы, между станциями «Павелецкая» и «Технопарк». Станция была открыта 1 января 1943 года в рамках третьей очереди строительства метро. До 1956 года станция носила название «Завод имени Сталина» (ЗИС) по расположенному рядом заводу (после переименования и до закрытия – «Завод имени Лихачёва»). Станция «Автозаводская» является объектом культурного наследия народов России регионального значения.



Наземный вестибюль станции «Завод имени Сталина». Арх. А.Н. Душкин.
(«Московский метрополитен». М., 1953 г.)



Современный вид. Наземный
вестибюль станции
«Автозаводская». 2015 год



Проект. Центральный зал станции
«Завод им. Сталина».
Вариант с двумя пилонами.
Арх. В.М. Таушканов. 1938 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Проект вестибюля станции.
Вариант с тремя пилонами.
Арх. В.М. Таушканов.
Фриз перронной
стены оформлен мозаикой
или росписью, иное оформление
массивной опоры. Отсутствует
скульптура И.В. Сталина в центре
зала. 1938 год. (Иллюстрированное
приложение к «Строительной
газете». №21. 1939 г.)

Станция «Автозавод имени Сталина» представляется мне как памятник, отображающий дух индустриализации трёх пятилеток, рост промышленности нашей страны. Архитектура её должна быть лаконична, четка и ясна, как мысли, излагаемые товарищем Сталиным. Пространство станции перекрыто единым пролетом рамной железобетонной конструкции. Величественный, просторный зал! Посреди широкой платформы, на её концах, высятся две триумфальные композиции в виде огромных пилонов. Первый пилон украшен тремя рядами барельефов. Нижний ряд – победа колхозных полей. Здесь будет изображена механизация сельского хозяйства, работа трактористов и комбайнеров, плоды изобилия Советской страны. Тема второго барельефа – социалистическая индустрия: Днепрогэс, Магнитогорск, автозавод им. Сталина, автозавод им. Молотова и другие заводы-гиганты. Третий ряд барельефов посвящён людям – строителям социализма. На другом конце платформы высится второй пилон, облицованный. Он представляет собой скрижаль, на которой будет высечен полный текст Сталинской Конституции. Текст окружают барельефы: право на труд, на отдых, на образование. В торцевой части пилона – скульптуры из стали на темы: оборона страны, социалистический труд, уничтожение грани между умственным и физическим трудом. Композиции пилонов устремлены ввысь и залиты заревом света, источник которого скрыт внутри пилонов. Верхушки их будут увенчаны сквозной металлической конструкцией. Широка и просторна платформа этой станции. Между пилонами, в центре – скульптура товарища Сталина. Спокойное, знакомое, любимое лицо вождя, с именем которого связаны все лучшие стремления человечества.

В. Таушканов
«Строительная газета». №31.
1 мая 1939 г.

Проект. Центральный зал
станции. Арх. В.М. Таушканов.
«Завод им. Сталина». 1938 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)





Проект. Перронный зал.
Перспектива.
Арх. Г.Т. Крутиков. 1938 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Общая тема станции – победы сталинских пятилеток. Оформление каждой из одиннадцати опор посвящено одной из союзных республик. Опоры оформляются орнаментом и гербами союзных республик. Гербы будут сделаны из хрусталя и самоцветов. Нижняя часть опор облицовывается голубой пластмассой. На ней будут сделаны барельефы, посвященные одной из союзных республик. Под каждой опорой будет сооружен мозаичный цветной коврик, также являющийся характерным для данной республики. Стены станции до половины будут облицованы мрамором цвета слоновой кости. Несколько выше расположатся барельефы, отображающие крупнейшие стройки Советского Союза – Днепрогэс, канал Москва–Волга и др. В центральной части наземного вестибюля этой станции будет установлена статуя товарища Сталина.



«Вечерняя Москва». № 135.
15 июня 1939 г.

Проект. Перронный зал станции
«Завод им. Сталина».
Арх. В.М. Таушканов. 1938 год.
(Иллюстрированное приложение
к «Строительной газете». №21. 1939 г.)



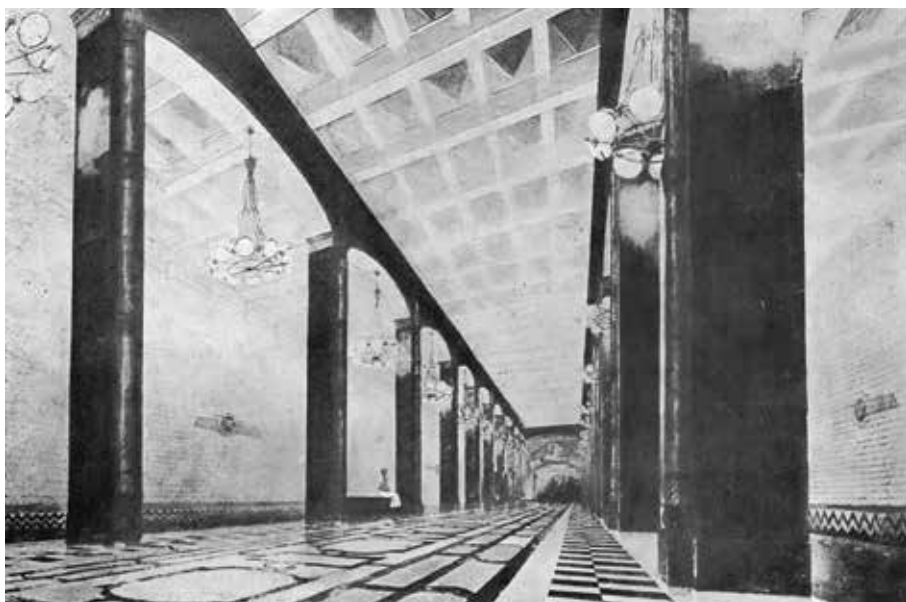
Станция «Завод им. Сталина». Перронный зал (проект). Арх. В.М. Таушканов.
(«5 лет московского метрополитена». М., 1940 г.)

Архитектурные эскизы переданы конструкторам. Начаты инженерные расчеты, подготовка рабочих чертежей станции «Завод имени Сталина», последней из семи станций, строящихся на линиях третьей очереди метро. Принятый Метростроем архитектурный проект этой станции характерен отчетливо выраженной идейностью замысла. Архитектор В. Таушканов нашел яркие, выразительные средства для отображения расцвета социалистической индустрии. Он достиг этого благодаря умелому применению в архитектуре металлических конструкций.

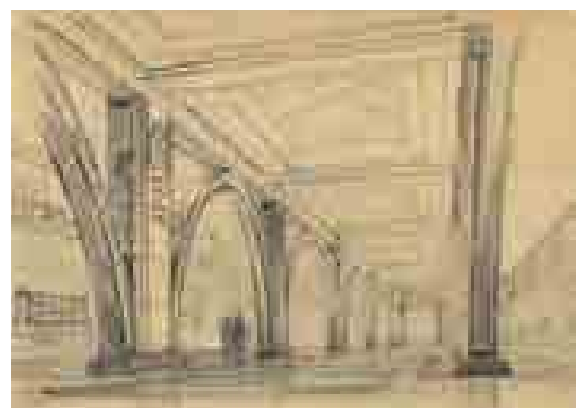
Одиннадцать пар колонн, расположенных вдоль подземного зала, имеют необычную, запоминающуюся форму. Постепенно расширяясь кверху, они заканчиваются ажурными капителями, сквозь которые виден потолок. Колонны будут покрыты листовой сталью с барельефами, нанесенными металлопластикой. Тематика художественного оформления каждой пары колонн посвящена одной из союзных республик. На стали – большие силуэты домен Магнитогорска, плотины Днепрогэса, вышек нефтепромыслов и т. д. Внизу колонны украшены литыми барельефами и национальными орнаментами. Их намечено инкрустировать камнями-самоцветами. Верхние части колонн образуют на потолке очертания пятиконечных звезд. Они соединены между собой стальными переплетающимися лентами-нервюрами, создающими на своде своеобразный рисунок. Стены подземной станции будут облицованы балендинским сортом мрамора цветом слоновой кости. Он оттенит монументальную простоту серебристой колоннады. Над стальной лентой, окаймляющей мраморные плиты стен, расположатся барельефы и тексты из Сталинской Конституции, На станции «Завод имени Сталина» не будет наклонного тоннеля для эскалаторов. Наземный вестибюль и вестибюль, примыкающий к платформам, запроектированы в одном высоком зале. В этом зале и разместятся три эскалаторных ленты. В наземном вестибюле на фоне мраморной композиции «Дружба народов СССР» будет выситься статуя Сталина. По проекту вестибюль новой станции расположен в строящемся жилом доме завода «Динамо». Главный фасад этого здания выходит на Тюфелев проезд – конечный пункт Замоскворецкого радиуса третьей очереди метрополитена.



Проект. Центральный зал станции «Завод им. Сталина». Арх.: П.Н. Абросимов и А.П. Великанов. 1938 год. (Иллюстрированное приложение к «Строительной газете». №21. 1939 г.)



Проект. Центральный зал станции «Завод им. Сталина». Арх. В.А. Ершов. 1938 год. («Архитектура СССР». №6. 1938 г.)



Эскиз станции метро «Завод им. Сталина». Арх. В.С. Андреев. (Музей МАРХИ)

Проект. Центральный зал станции «Завод им. Сталина». Арх.: И.Г. Таранов и В.С. Андреев. («Архитектура СССР». №6, 1938 г.)



Проект. Центральный зал станции. Арх. Л.М. Поляков. 1938 год. (Архив музея Мосметростроя)

Проект. Центральный зал станции «Завод им. Сталина». Вариант с однопролётным сводом. Арх. И.Е. Рожин и Л.М. Поляков. 1938 год. («Архитектура СССР». №9. 1939 г.)





Проект. Перспектива перронного зала станции «Завод им. Сталина».
Арх. В.А. Артамонов. 1939 год. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Строительство третьей очереди московского метрополитена предусматривает сооружение семи станций. По Покровскому радиусу намечены станции: Спартаковская, Электrozаводская, Семёновская и Стадион имени Сталина, а по Замоскворецкому – Ново-Кузнецкая, Павелецкая и Завод имени Сталина (ЗИС). О станциях Спартаковская, Электrozаводская, Ново-Кузнецкая, Павелецкая и Стадион имени Сталина уже писалось в журнале «Архитектура СССР» (№ 6 за 1938 г.). Таким образом, в настоящей статье необходимо остановиться лишь на проектах станций ЗИС и Семёновская. Несмотря на то, что ни по одной станции не было сделано такого большого количества проектов, как по станции ЗИС, представляемый проектный материал нельзя признать вполне удовлетворительным. Рассматривая большинство проектов, мы можем объединить их в две основные группы, причём каждая группа характеризуется более или менее однородным приёмом раскрытия образа этой станции. В первой группе проектов авторы стремятся посредством барельефов, отдельно стоящих скульптур, мозаичных и живописных панно отобразить индустриальный рост нашей страны, достижения нашей социалистической промышленности. Но проекты эти, к сожалению, страдают одним общим недостатком, который легче всего можно охарактеризовать словом «музейность». Все эти скульптуры, барельефы, картины не вытекают из архитектуры станции, не являются её частью. Они просто повешены на стены и потолки или поставлены у стен, загромождая перроны и проходы. Почти во всех проектах отсутствует органическая связь архитектуры с искусственно введёнными пластическими и живописными элементами. Наиболее показательны в этом отношении проекты архитекторов Таушканова (вариант с тремя пилонами), Чечулина, Андреева (при участии Таранова), Лященко, Зебек и др. Для второй группы проектов характерно стремление найти образ станции ЗИС постановкой на перроне фигуры Сталина или барельефа его изображения. Нам представляется, что выбранное авторами проектов место для скульптуры является весьма неудобным и не позволяет полностью довести до зрителя монументальный образ великого Сталина.

Из проектов арх. Таушканова наиболее интересен тот вариант, в котором автор развивает идею, заложенную в его проекте станции Стадион имени Сталина. В своей работе автор шёл последовательно от опор в виде тонкостенных железобетонных воронок к опорам системы решётчатых колонн Шухова, заменяя бетон сперва чугуном, а затем сталью. На станции ЗИС дан всего один ряд опор. Автор, продолжая работу над дальнейшим усовершенствованием колонн, оставляет ажурной только их верхнюю часть, нижнюю же часть делает сплошной, покрывая её барельефами. Колонны выглядят убедительно, хотя размещение трёх поясов барельефов непосредственно над спинкой скамьи, а также самый масштаб этих барельефов, вызывает ряд сомнений. В проектах Таушканова следует особо отметить хорошо нарисованные барельефы и детали, что выгодно отличает этот проект от многих других работ.

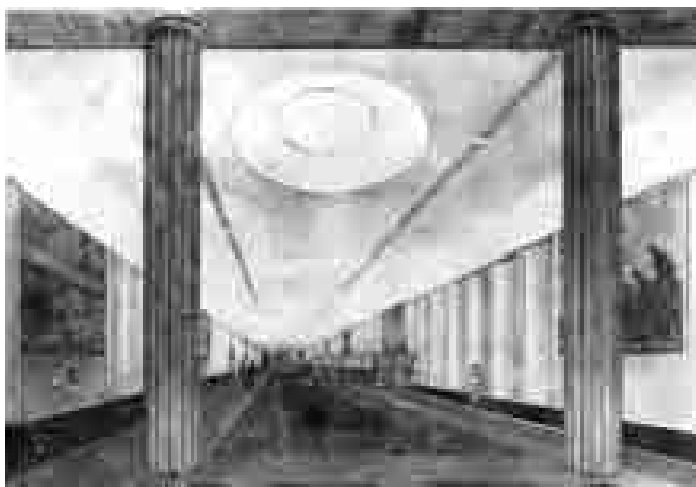
С. Викторов.
«Архитектура СССР». № 9. 1939 г.



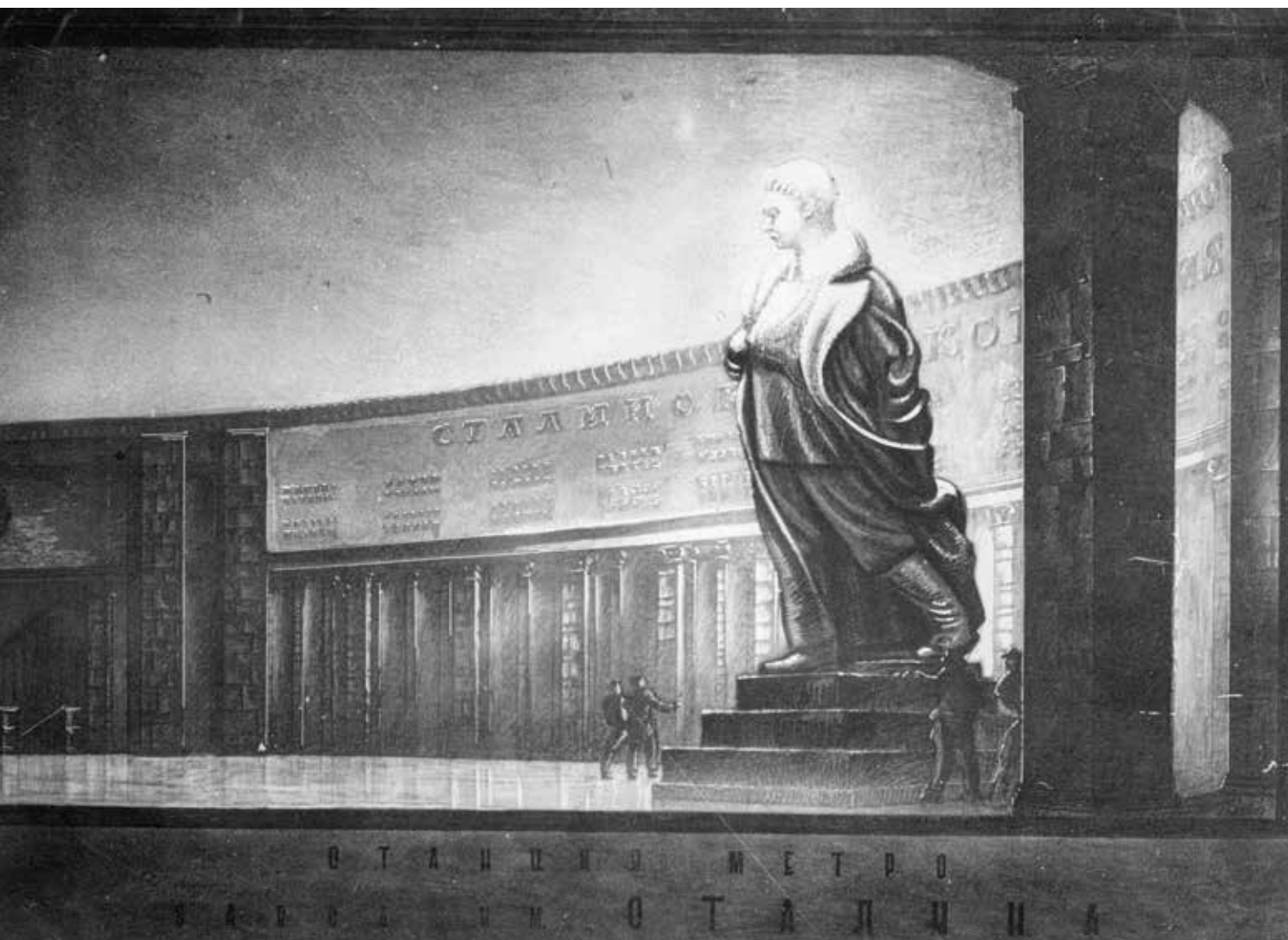
Проект. Станция метро «Завод им. Сталина». Неизвестный автор. 1938 год



Проект. Станция метро «Завод им. Сталина». Вестибюль. Арх. С.В. Лященко, соавтор арх. С.Ф. Зебек при участии арх. Е.С. Демченко. (Иллюстрированное приложение к «Строительной газете». №5. Январь 1940 г.)



Проект. Перронный зал. Арх. С.В. Лященко, соавтор арх. С.Ф. Зебек при участии арх. Е.С. Демченко. (Иллюстрированное приложение к «Строительной газете». №5. Январь 1940 г.)



▲
 Проект. Станция метро
 «Завод им. Сталина»
 Эскалаторный зал
 наземного вестибюля.
 Арх. А.Н. Душкин.
 (Музей архитектуры
 им. А.В. Щусева)



Проект.
 Станция метро
 «Завод им. Сталина»
 Перспектива.
 Арх. А.Н. Душкин.
 (Иллюстрированное
 приложение
 к «Строительной газете».
 №21. 1939 г.)



Проект. Перронный зал станции «Завод им. Сталина».
Перспектива. Арх. А.Н. Душкин.
(«Архитектура СССР». №6. 1938 г.)



Проект. Перронный зал
станции. Перспектива. Вариант.
Арх. А.Н. Душкин.
(С сайта: www.co.pinterest.com).



Проект. Перронный зал станции «Завод им. Сталина». Перспектива. Арх. А.Н. Душкин. Предположительно, 1938 год. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)

Проект. Перронный зал. Вариант. Арх. А.Н. Душкин. ▼ («Архитектура СССР». № 3. 1941 г.)

В вестибюле против эскалаторов запроектировано сделать витраж – большое окно с рисунками, посвященными автомобильному производству. Кроме того, на стене зала будет написана фреска на тему «Товарищ Сталин с членами правительства осматривает выпущенный заводом легковой автомобиль «ЗИС-101». Колонны станционного зала облицовываются светлым мрамором – «арактой» и на углах будут иметь тонкие металлические раскладки. Светлым мрамором облицовываются и путевые стены, в верхних частях которых запроектировано сделать мозаику на тему «Продукция автозавода имени Сталина в различных отраслях народного хозяйства».

К. Рыжков.
«Правда». №228. 17 августа 1940 г.





▲ Центральный зал. Первый тип светильников. По задумке А.Н. Душкина полумрак станции должен был контрастировать с ярко освещенной фигурой вождя, скульптура которого была расположена у торцевой стены. Длинная колоннада придавала сооружению ощущение торжественности и некоторой «храмовости». 1944 год. (Архив музея Мосметростроя)

В эскалаторном зале станции «Автозавод имени Сталина» на высоком постаменте устанавливается бюст товарища Сталина. Бригада художников, возглавляемая Б.В. Покровским, готовит десять огромных мозаичных панно для подземного вестибюля. На одной стене разместятся пять панно, отображающих производственные процессы на автозаводе имени Сталина – в кузнице, литейной, на главном конвейере, пять других панно на противоположной стене иллюстрируют работу машин в городе, на колхозных полях и т.д.

«Вечерняя Москва». 30 декабря 1940 г.

Позже планы изменились – были установлены 8 мозаик, часть из которых была собрана в Ленинграде, во время блокады, профессором В.А. Фроловым, часть на мраморном заводе Метростроя и 4 барельефа работы И.С. Ефимова в центре зала. Относительно бюста И.В. Сталина – информация о его установке не нашла подтверждения.

◀ Второй тип светильников. В конце 1940-х годов они были установлены в связи с недостаточным количеством света. Фото: И. Шагин, 1948–1953 годы. (Из собрания Мультимедиа Арт Музея, Москва (МАММ))

Гипсовая фигура И.В. Сталина в торце станции.
Скульптор: С.Д. Меркуров.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)

Скульптура в рамках борьбы
с культом личности в 1961 году была закрыта
щитом, а позже демонтирована.
В 1965 году на этом месте был
открыт второй выход в город





Конусообразные светильники в процессе замены на аналогичные тем, что были на станциях «Киевская» и «ВДНХ». (Фото: Л.А. Мишин, 1960 г. Из частного архива)



Современный вид центрального зала
Скульптура И.В. Сталина демонтирована, вместо торцевой стены – второй выход в город. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)

В дни Великой Отечественной войны, в дни величайшего напряжения усилий нашей страны, грозных битв под Сталинградом, в январе 1943 года было закончено строительство трассы третьей очереди московского метро. В событиях героической обороны Москвы от немецких полчищ архитекторы, художники и скульпторы черпали тематический материал для решения архитектурного образа станций. Утверждённый ещё до войны проект станции «Завод имени Сталина» был тематически переработан автором в процессе строительства: в архитектурно-художественном облике станции отображена величественная тема военной героики и напряженного труда.

Архитектура интерьера круглого эскалаторного зала разработана сдержанно, так как в архитектурной композиции, по замыслу автора, главенствующее место занимает панно. На панно, выполненном из мрамора, изображён Кремль, сливающийся с контуром фигуры былинного русского богатыря, символизирующего народную мощь. На этом фоне, на могучем танке – богатыри современности, танкисты, автоматчики, партизаны. Светлая гамма тонов подчёркивает чувство бодрости, праздничности и силы, заложенное в теме панно. Роспись плафона – реющие знамёна с изображением товарища Сталина, опоясанные орденами за трудовые и военные подвиги и лентами, на которых начертано, – «Слава героям социалистического труда», «Слава героям Отечественной войны» – завершает композицию зала. Перронный зал решён в строгих архитектурных формах, созвучных значительности отображаемых событий. Светлый торжественный колорит основной архитектурной темы зала – анфилады колонн, облицованных алтайским мрамором «ороктой», гармонически увязан со строгими плоскостями путевых стен, облицованных белым мрамором. Два барельефа работы скульптора И. Ефимова и восемь мозаичных панно из смальты на стенах перронного зала, посвящённые темам дружбы, труда и военной мощи народов СССР, завершают строгий облик зала. Мозаичные панно перронного зала выполнялись под руководством профессора В.А. Фролова в мастерской при Академии художеств в Ленинграде – по эскизам художников В.Ф. Бордиченко, Б.В. Покровского и Ф.К. Лехт. Сейчас наступило мирное время, и наш труд должен быть направлен в первую очередь на восстановление разрушенных врагом городов нашей страны. Мы, архитекторы, приложим все силы, чтобы создать наши города достойными нашей эпохи, достойными народа-победителя и вдохновителя его побед – товарища Сталина.

А.Н. Душкин, главный архитектор проектной мастерской МПС.
«Архитектура и строительство». №3–4. 1946 г.



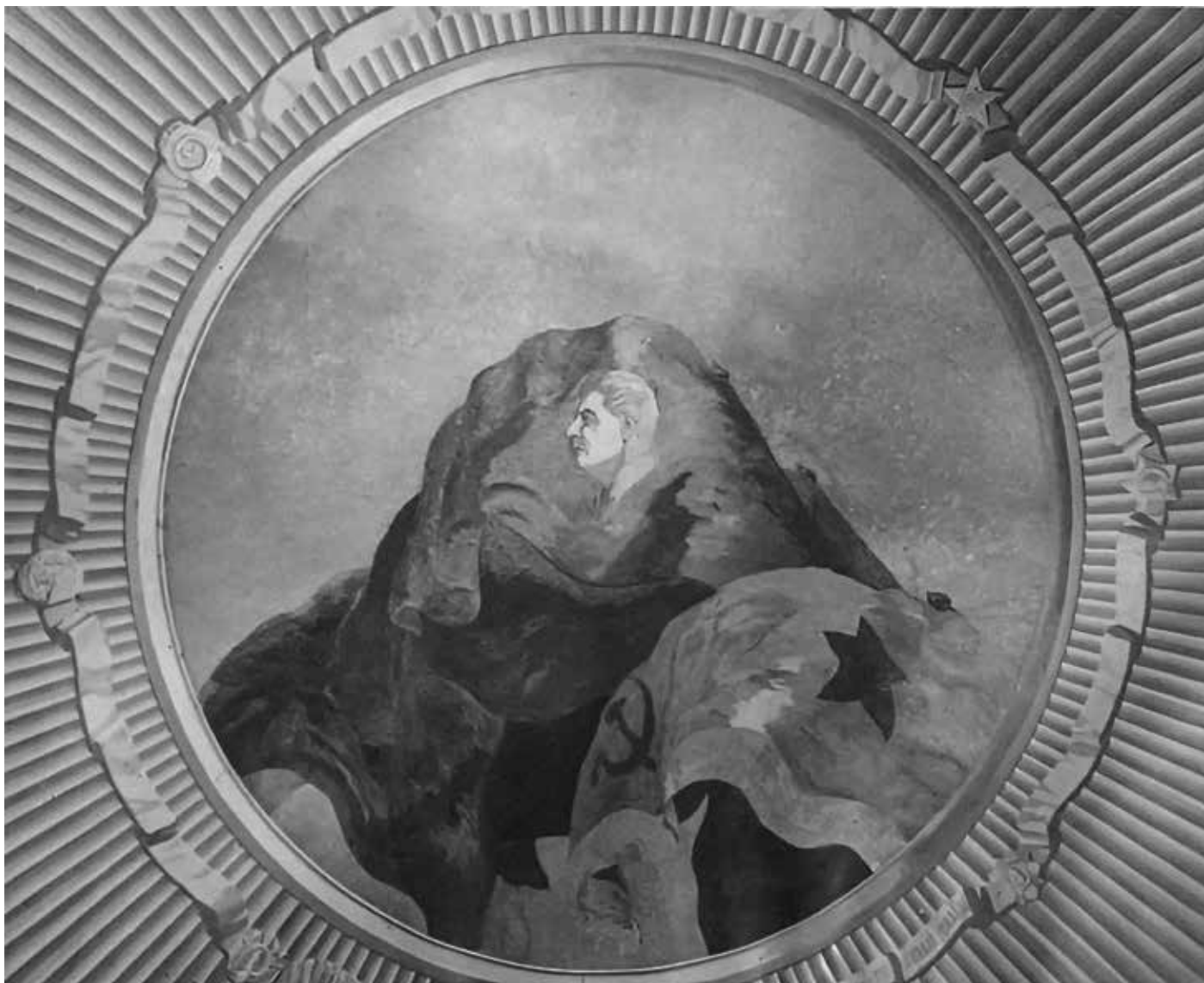
Барельефы на путевых стенах станции «Завод им. Сталина». Скульптор – И.С. Ефимов. Всего было сделано 4 барельефа: «Летчики и конструкторы», «Металлурги и инженеры», «Народы Кавказа» и «Народы Севера». Они расположены в центре подземного вестибюля на местах, где сначала предполагалось разместить мозаики. Между барельефами были размещены надписи: «Труд в СССР дело славы, дело чести, дело доблести и геройства / Сталин /» и «Это всё дела, что сталинская мудрость родила / Джабаев /». (Верхнее фото: «Московский метрополитен». М., 1953 г.; нижнее фото: «Архитектура СССР». №3. 1943 г.)

Современный вид. Надписи были убраны в рамках борьбы с культом личности. Следы от них видны до сих пор. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)





Эскалаторный зал. 1944 год.
(Архив музея Мосметростроя)



Роспись на плафоне станции «Завод им. Сталина».
Художники: В.Ф. Бордиченко и Б.В. Покровский



Эскалаторный зал. Со стен убраны бра. На потолке наземного вестибюля произошла замена росписи плафона. Портрет И.В. Сталина со знамёнами различных родов войск, орденов: Ленина, Александра Невского, Суворова, Кутузова, Трудового Красного Знамени и Боевого Красного Знамени, переплетённые лентой с надписью: «Слава героям Отечественной войны! Слава!» был закрасен и на его месте в 1960-х появилась новая роспись. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)





Эскалаторный зал. На дальней стене видны три двери, оформленные в стиле ар-деко, – за ними помещения с телефонами-автоматами. 1943 год



Метрострой получил из Ленинграда художественное панно – «Боевые самолеты перед ночным вылетом». Оно изготовлено лучшими мастерами-мозаичниками мастерской Академии художеств СССР по эскизу художников Бордиченко, Лехтар (тут ошибка: фамилия художника – Лехт. – М.К.) и Покровского. Размер панно, выполненного из кусочков смальты (цветного стекла), – 11 квадратных метров. Произведение ленинградских художников будет установлено на станции метро «Завод имени Сталина».

«Вечерняя Москва». 7 января 1948 г.

Современный вид. За киоском едва различимы места, где располагались двери в помещения с телефонами-автоматами, так как проёмы были заделаны и облицованы мрамором. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Наземный вестибюль станции на момент смены названия на «Автозаводскую». Надпись «ЗИС» уже отсутствует. Предположительно, 1956 год. (Архив музея Мосметростроя)



Прежнее название станции в виде горельефа на фасаде здания. (Архив музея Мосметростроя)

название станции при открытии

БАУМАНСКАЯ

ПРОЕКТНЫЕ НАЗВАНИЯ:

«СПАРТАКОВСКАЯ», «РАЗГУЛЯЙ»

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «БАУМАНСКАЯ» С 18 ЯНВАРЯ 1944 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

ПРОЕКТ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«ЕЛОХОВО» (1992 г.)

АРХИТЕКТОР: Б.М. ИОФАН

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЕЙ: Б.М. ИОФАН, Ю.П. ЗЕНКЕВИЧ, В.В. ПЕЛЕВИН

СКУЛЬПТОРЫ: В.А. АНДРЕЕВ, О.А. АНДРЕЕВА, С.В. КОЛЬЦОВ (СКУЛЬПТУРЫ В НИШАХ ЦЕНРАЛЬНОГО ЗАЛА)
И М.Г. ЛЫСЕНКО, Л.Д. МУРАВИН (БАРЕЛЬЕФЫ НАД ВХОДОМ В НАЗЕМНЫЙ ВЕСТИБЮЛЬ)

ХУДОЖНИКИ: А.Т. ИВАНОВ (ФЛОРЕНТИЙСКАЯ МОЗАИКА В ЦЕНТРАЛЬНОМ ЗАЛЕ),

И.М. РАБИНОВИЧ (МОЗАИКА В ЭСКАЛАТОРНОМ ЗАЛЕ НАЗЕМНОГО ВЕСТИБЮЛЯ)

ИНЖЕНЕРЫ-КОНСТРУКТОРЫ: Б.М. ПРИКОТ, Б.В. ГРЕЙЦ

Изначально станция должна была войти в состав Покровского радиуса Московского метрополитена, который должен был начинаться возле Библиотеки имени Ленина и заканчиваться в Измайлово. Первый проект Покровского радиуса появился в 1932 году. После станции «Курский вокзал» планировалось построить станции «Гороховская улица», «Бауманская площадь», «Спартакoвская площадь», «Переведеновский переулок», «Электрозаводская», «Семёновская площадь», «Мироновская улица» и «Стадион». В декабре 1934 года строительство станции «Гороховская улица» было отменено, а в марте – апреле 1935 года Переведеновский переулок был переименован в Бакунинскую улицу. В генеральном плане реконструкции Москвы 1935 года были исключены станции «Спартакoвская площадь» и «Мироновская улица». Наконец, в июле 1937 года на участке «Курский вокзал» – «Электрозавод» трасса была спрямлена, и вместо четырёх станций осталась одна – «Спартакoвская», которая была построена примерно в том месте, где она и проектировалась в 1935 году.



Наземный павильон станции «Бауманская». Фасад наземного вестибюля оштукатурен.
Фото 1944–45 годов. (Фото с сайта: www.hollis.harvard.edu)



Современный вид.
Название станции
перенесено с фриза ниже
и теперь оно располагается
над самым входом.
Гипсовый барельеф над
входом выкрашен
в бронзовый цвет.
Фасад был одно время
отделан подмосковным
известняком, позже
крупноформатными
керамическими блоками.
(Фото: М. Куделя, 2024 г.)



«Спартакoвская». Её тема – героическое восстание рабов в древнем Риме и победоносная Великая Октябрьская социалистическая революция.

Вход в наземный павильон, располагающийся на Бауманской улице, оформляют две скульптуры на порфировых постаментах: с одной стороны – раб, разорвавший цепи, поднявший меч восстания и факел, с другой – свободный советский юноша. Портик ведёт в открытую лоджию, на стене которой вырисовывается большой барельеф, изображающий бой Спартака с римскими legionерами. Подземный зал. Светлоголубой мрамор «газган» покрывает мощные пилоны, поддерживающие своды станции. В среднем нефе ярко выступают спаренные порфировые пилоны. Между ними – скульптуры из зелёной бронзы на античные и современные темы.

«Строительная газета». №101. 1940 г.

◀ Проект. Наземный вестибюль станции «Спартакoвская» с древнеримской тематикой. У входа – скульптуры гладиатора и девушки с факелом («5 лет Московского метро». М., 1940 г.)

Проект. Фасад наземного вестибюля станции.
Вариант. Арх. Б.М. Иофан.
1937 год



Проектное название станции – «Спартакoвская». Главный архитектор проекта Борис Иофан планировал исполнение и художественное оформление в древнеримском стиле, со статуями гладиаторов на постаментах перед наземным павильоном и в центральном зале.

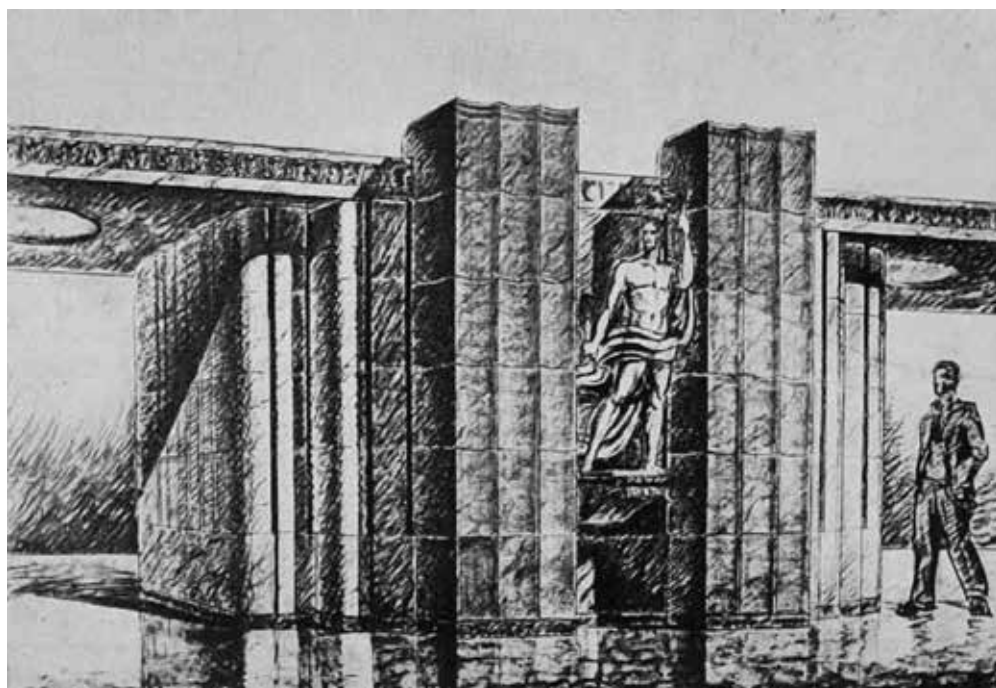
Как пишет историк Василий Цветков: «До войны станцию построить не успели. С началом войны проект не мог не измениться. От всего «древнеримского» замысла остались, пожалуй, только монументальные ниши и ряды пилонов, облицованных золотистым алтайским мрамором и красным порфиром. Статуи древних гладиаторов заменили на бронзовые (сначала – гипсовые. – М. К.) скульптуры современников». Как отмечалось в альбоме «Московский метрополитен»: ...«архитектурное оформление станции отражает связь фронта и тыла в Советской стране в годы Великой Отечественной войны».

► Проект. Наземный вестибюль станции «Спартакoвская». У входа – скульптуры красноармейца и девушки с серпом

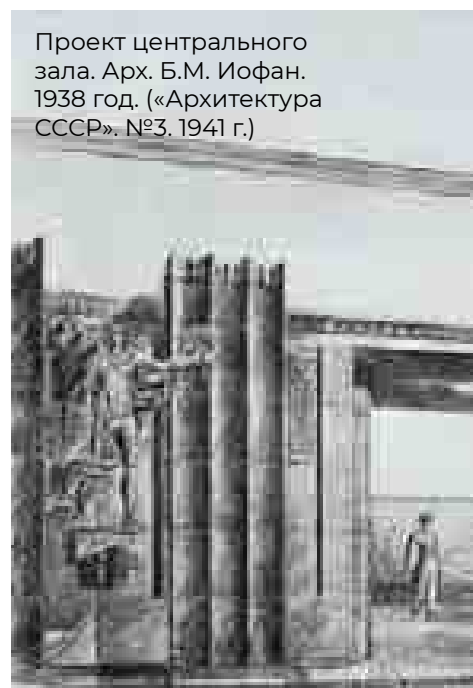


Проект. Фасад наземного вестибюля станции. Вариант. Арх. Б.М. Иофан. 1937 год





Проект центрального зала. Арх. Б.М. Иофан.
1938 год. («Архитектура
СССР», №3, 1941 г.)





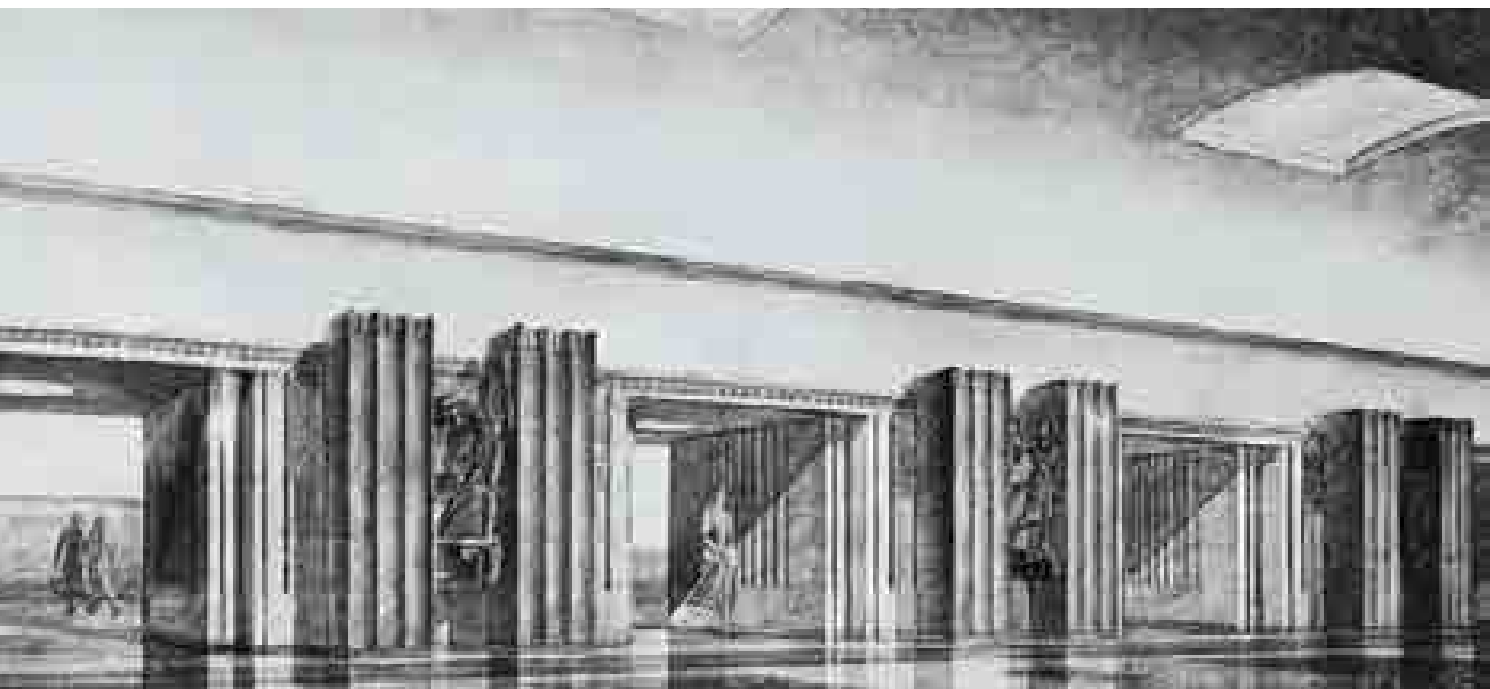
Эскиз скульптуры для подземного вестибюля станции.
Автор: Б.М. Иофан



Проект. Центральный зал станции.
Арх: Б.М. Иофан. 1937 год.
(Архив музея Мосметростроя)

Проект архитектурного оформления этой станции выполняет академик архитектуры Б.М. Иофан. Идея архитектурного образа станции – историческое восстание Спартака в древнем Риме. Эта тема проходит через весь ансамбль станции и наружного вестибюля. Здание вестибюля запроектировано в простых и мощных формах. Снаружи оно облицовывается туфом. Перед вестибюлем по краям расположатся на высоких гранитных постаментах две бронзовые скульптуры. Четыре прямоугольные колонны на фасаде образуют входные проёмы. Зал вестибюля – строгой, квадратной формы. Он перекрыт световым куполом. Стены отделаны мрамором. По углам зала – скульптурные группы. Когда спуститесь на станцию, сразу откроется перспектива центрального зала. С обеих сторон вдоль зала – мощные парные выступы пилонов. Эти выступы упираются в свод; они отделаны красным порфиром. Пилоны и проходы оформлены золотистым мрамором – «газган». Над проходами – тематические надписи. В углублении пилонов, на возвышении, размещены скульптурные фигуры, выявляющие основную тему станции. Освещение – скрытое, отраженное – равномерно распределяет свет по всему залу. Пол – мраморный. В аналогичных формах, но без скульптуры, выдержана архитектура боковых залов. Архитектура станции «Спартакoвская» оригинально трактует тему исторического восстания рабов в древнем Риме.

И. Катцен,
нач. «Метропроекта»





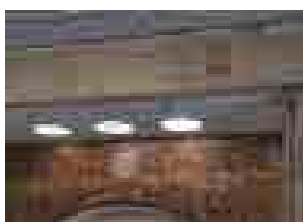
Проект. Интерьер наземного вестибюля станции
«Спартакoвская». Арх.: Б.М. Иофан, Ю.П. Зинкевич, В.В. Пелевин. 1938 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Проект. Разрез наземного вестибюля станции
«Спартакoвская». 1938 год.
(С сайта музея архитектуры им. А.В. Щусева)



Интерьер наземного вестибюля станции. Эскалаторный зал. Наверху цитата И.В. Сталина с подписью. 1944 год. Над эскалаторами ещё нет мозаики. («Московский метрополитен». М., 1948 г.)



▲ Современный вид.
Фамилия
И.В. Сталина
отсутствует.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Панно «Слава
Советской Армии»
было установлено
в 1947 году.
Автор мозаики
И.М. Рабинович за
работой. (Архив музея
Мосметростроя)



Наземный вестибюль станции «Бауманская». Работы по облицовке правой стороны здания начались в сентябре 1946 года. (Архив музея Мосметростроя)



◀ Перронный зал. До 1970 года его освещали люстры, которые, с принятием нового стандарта об освещённости, были демонтированы. 1947 год. (Фото с сайта: www.pastvu.com)

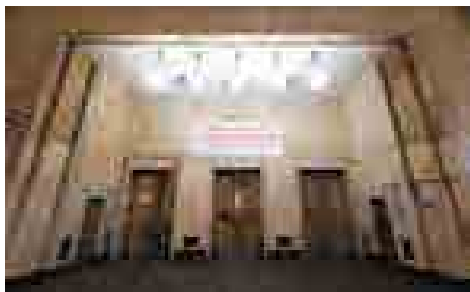
Вместо оригинальных люстр были установлены обычные люминесцентные лампы на перронной стене. 2010 год. (Фото с сайта: www.nashtransport.ru)

Современный вид. Во время реконструкции 2015 года люстры были возвращены в перронный зал. Лампы дневного света были оставлены. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

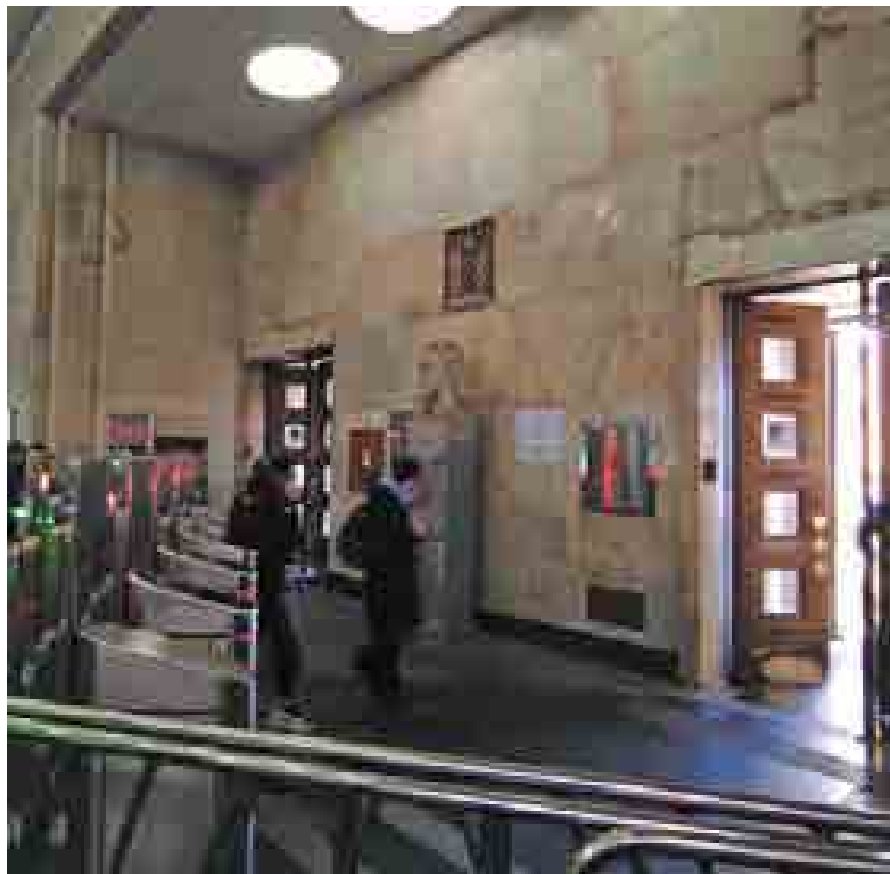




Интерьер наземного вестибюля станции. Между дверями – мраморная памятная доска с информацией об открытии станции. 1944 год. (Архив музея Мосметростроя)



Над входом и кассами на станции висели шарообразные светильники. Они были демонтированы во время реставрации станции в 2015 году. (Фото с сайта: quantum.livejournal.com)



Современный вид. Вместо памятной доски в 1960-х годах был установлен бюст Н.Э. Баумана работы скульптора А.П. Шлыкова. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Интерьер центрального зала станции «Бауманская». Первоначально скульптуры в нишах были сделаны из гипса, в 1950-е годы они были тонированы под бронзу. 1947 год. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Флорентийская мозаика на торцевой стене центрального зала. 1947 год. Художник: А.Т. Иванов. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



В годы борьбы с культом личности профили И.В. Сталина и В.И. Ленина были сбиты. Профиль В.И. Ленина был выложен заново, при этом изображение было развёрнуто в противоположную сторону. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Над фигурами для станции работал скульптор В.А. Андреев, который, однако, не успел полностью завершить свой замысел из-за кончины в 1945 году. После смерти В.А. Андреева работу над скульптурами по его эскизам продолжили О.А. Андреева (вдова скульптора) и С.В. Кольцов. Андреевым выполнены скульптуры «Красноармеец со знаменем», «Красноармеец в маскировочном халате», «Метростроевка», «Лётчик», С.В. Кольцовым и О.А. Андреевой – «Командир», «Партизанка», «Рабочий», «Конструктор». Изначально скульптуры были выполнены из гипса, но со временем они утратили свой первоначальный вид и в 1970-х годах были заменены на бронзовые копии.



Современный вид станции. Скульптуры в нишах – бронзовые. (Фото: М. Куделя. 2024 г.)

название станции при открытии

ЭЛЕКТРОЗАВОДСКАЯ

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

«ЭЛЕКТРОЗАВОД» (1937 г.)

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «ЭЛЕКТРОЗАВОДСКАЯ» С 15 МАЯ 1944 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

АРХИТЕКТОРЫ: В.А. Щуко, В.Г. Гельфрейх, И.Е. Рожин, при участии П.Г. Капланского, Л.А. Шагуриной

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЯ: В.Г. Гельфрейх, И.Е. Рожин, А.Е. Аркин

СКУЛЬПТОР: Г.И. Мотовилов

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: Б. Уманский

В 1937 году было принято решение о начале работы над проектом станции «Электrozаводская». Заказ на разработку проекта был передан архитекторам В.А. Щуко и В.Г. Гельфрейху, которые привлекли к работе своего ученика И.В. Рожина. К началу 1941 года тоннель на Измайловском радиусе был готов на 70%. С началом Великой Отечественной войны строительство было приостановлено, а готовые сооружения использовались в качестве укрытий. 18 января 1944 года был открыт участок «Курская» – «Измайловская» без станции «Электрозаводская». Станция была открыта 15 мая того же года и стала 29-й станцией Московского метрополитена.



Наземный вестибюль станции «Электrozаводская» сразу после открытия в 1944 году. Ещё отсутствует скульптурная композиция работы Г.И. Мотовилова. (Фото с сайта: www.hollis.harvard.edu)



Надписи на фасаде станции. До и после переименования метрополитена 29 ноября 1955 года.

Современный вид. Наземный вестибюль станции. Изменился декор дверей и цвет фриза. Над дверями отсутствует надпись с названием станции «Электrozаводская» из металлических букв. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)





Проект. Наземный вестибюль станции. Арх.: В.А. Шуко и В.Г. Гельфрейх. («5 лет Московского метро». М., 1940 г.)



Архитекторы тт. Гельфрейх и Рожин закончили проект станции метрополитена «Электrozаводская» на Семёновской улице. Уже начато сооружение этой станции. Для входа в наземную часть вестибюля используется дом №20 по Семёновской улице. Дом заново отделяется, реконструируется. Пройдя зал, расположенный в этом доме, пассажир попадёт в шестигранный вестибюль. Через застеклённый купол вестибюля будет проникать дневной свет. В центре под куполом намечено установить трёхметровую бронзовую статую стахановца.

«Вечерняя Москва».
№ 284. 14 декабря 1939 г.

Проект. Интерьер наземного вестибюля станции «Электrozаводская». Арх.: В.А. Шуко и В.Г. Гельфрейх. 1938 год.
(С сайта: www.nashtransport.ru)



Проект. Центральный зал станции. Арх.: В.А. Шуко
и В.Г. Гельфрейх. («5 лет Московского метро». М., 1940 г.)

Следом за «Спартакоской», на расстоянии 1 760 метров от неё, сооружается станция «Электрозаводская». Архитектурный проект этой станции был создан покойным академиком архитектуры В.А. Шуко, профессором В.Г. Гельфрейхом и архитектором И.Е. Рожиным и разработан профессором Гельфрейхом и архитектором Рожиным при участии архитектора Капланского. Архитектурные формы станции продиктованы той тематической задачей, которую поставили себе авторы. Это – стахановское движение как героическое проявление трудового энтузиазма в период сталинской индустриализации страны. Вся композиция дышит благородной строгостью древнегреческого искусства. Пилоны, облицованные белым мрамором тёплого оттенка, украшены скульптурными горельефами из чисто белого мрамора, и вся эта композиция белых пилонов окружена терракотово-красным фоном остальных частей станции. Тем же новым на метро красным мрамором облицованы и стены шестиугольного кассово-эскалаторного зала наземного вестибюля. Внешние формы входов на эту станцию выражены в виде огромного, очень выразительного портала, украсившего невзрачный трёхэтажный жилой дом на Семёновской улице.

«5 лет Московского метро».
М., 1940 г.

Вид на центральный зал до установки гермозатвора.
(Фото Архив: М. Куделя)



Бра на стенах перронного зала.
Фото 1960-х годов.
(Архив музея Мосметростроя)



Современный вид от эскалаторов. После установки гермозатвора отсутствует люстра, заложены два прохода к перронным залам, сбиты два барельефа. На стенах – лампы дневного света. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Плафоны бра имеют другую форму, на перронных стенах отсутствует название станции. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)





Люстра в эскалаторном зале наземного
вестибюля станции. 1944 год.
Позже была демонтирована.
(Архив музея Мосметростроя)



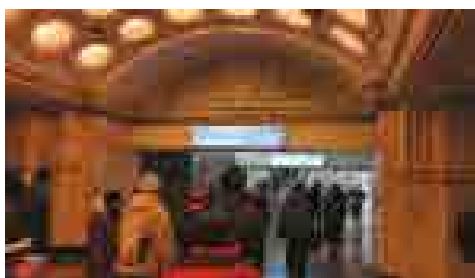
Центральный зал станции. 1944 год.
(Архив музея Мосметростроя)



▲
Гипсовые горельефы
в центральном зале станции.
Скульптор: Г.И. Мотовилов. 1944 год.
Мраморные барельефы имели
некоторые отличия от гипсовых.
(Архив музея Мосметростроя)

▲
Современное фото.
Кружками отмечены
некоторые изменения на
горельефах.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Современный вид центрального зала
станции. Вместо торцевой стены
и ограды возле лестницы, ведущей
в служебное помещение, – переход
на станцию БКЛ (Большая кольцевая
линия) «Электрозаводская».
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Центральный зал станции.
Вид в сторону
эскалаторов. В конце
зала видны 3 временных
гермозатвора. (Фото:
А. Гаранин, журнал
«Огонёк». №35, 1947 г.)





Интерьер наземного вестибюля станции.
1944 год. (Архив музея Мосметростроя)

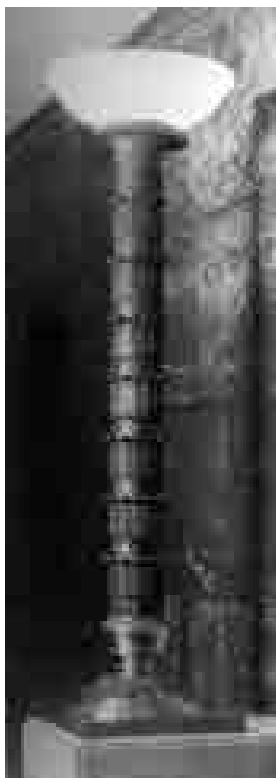


Торшер в перронном зале станции. Слева первоначальный вариант плафона. Фото 1953 года. (Архив музея Мосметростроя). Справа – современный вид. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Современный вид. Заменены входные двери. При укладке гранитного пола был убран орнамент по периметру и шестиугольный элемент в центре зала. Плафоны у бра заменены на шарообразные. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



На стене виден следующий вариант плафонов бра.
▼ («Архитектура и строительство». №3–4. 1946 г.)



название станции при открытии

СТАЛИНСКАЯ

ПРОЕКТНЫЕ НАЗВАНИЯ:

«Благуша», «Семёновская», «Семёновская площадь»

НАЗВАНИЯ СТАНЦИИ:

«Сталинская» с 15 мая 1944 года по 30 ноября 1961 года

● «Семёновская» с 30 ноября 1961 года по наши дни

ПРОЕКТ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«Семёновское» (1992 г.)

Архитектор: С.М. Кравец

Скульпторы: Н.К. Вентцель, В.И. Мухина

Художник: В.П. Ахметьев

Инженер-конструктор: В.И. Дмитриев

Станция «Сталинская» выполнена по проекту архитектора С. Кравеца. Наземный вестибюль облицован жёлто-коричневым балнисским туфом – новым материалом в оформлении станций метро. Наземный вестибюль задуман автором в виде монументального портала с одной аркой в центре, служащего фасадом для вестибюля, расположенного за ним. Это решение заставляет невольно вспомнить железнодорожные вокзалы с грандиозными застеклёнными арками, освещающими их основные помещения. По-видимому, автору хотелось придать наземному вестибюлю несколько торжественный характер, но в данном случае при применённых общих соотношениях и размерах получилось двойственное впечатление. Оно не покидает зрителя и внутри, где в пролёт боковой арки вставлены тяжёлые обрамления небольших выходных одностворчатых дверей. Внутри вестибюль облицован мрамором. Эскалаторный спуск уходит вниз полукруглой шахтой вместо обычной порталной арки. Это вызвало решение правой стороны наземного вестибюля в виде своеобразной световой «абсиды». Незначительность пространственного объёма самого вестибюля несколько противоречит монументальности наружного фасада.

Глубокое заложение станции естественно должно было потребовать мощных пилонов – опор сводов. Но С. Кравец заменил их двойным рядом сравнительно тонких столбов. Таким образом, станция получилась пятинефной. Она как бы подготавливает пассажира к последней станции радиуса – «Измайловской», наиболее свободной и пространственной станции московского метро. Столбы облицованы мрамором, среди которого выделяется тагильский – красного цвета. Расцветке столбов вторит пол центрального зала из серого, чёрного и красного гранита, уложенного крупным рисунком. Единственным недостатком двойных «колоннад» является, пожалуй, их чересчур частый «шаг», что создает впечатление, некоторой дробности и противоречит более крупному и «растянутому» членению стен путевых перронов. Но, несмотря на отмеченные недочёты, общее архитектурное решение станции должно быть признано вполне удачным. Значительную роль в оформлении станции играет скульптура. Её авторы – В. Мухина, Н. Вентцель и художник В. Ахметьев. Хорошо выполнен потолок с нервюрами и небольшими вставками, изображающими то летящий самолёт, то танк, то другие виды войск Красной армии; менее удачна горельефная арматура с орденом «Победа» в центре в торце главного перронного зала. Гербовые щиты-картуши на стенах путевого перрона не только слишком велики, но выпадают из масштабов всей станции. Орнамент, многие формы которого взяты из народного искусства, покрывает не только фон щитов, но и «находит» на изображённое вооружение. Так, ложе автомата неоправданно покрыто крупным орнаментом, напоминающим якутские узоры на коврах или юртах. Общее же расположение значков и медальонов на фоне большой выставки из серо-голубого уфалея и зелёного офиокальцита – удачно. Этим приёмом декоративное убранство станции выделяется, как вполне самостоятельное. Оно входит равноправным членом в общее убранство, не вступая в противоречие со строгой архитектурной композицией станции.



Наземный вестибюль станции.
Арх. С.М. Кравец, 1944–45 годы.
(Из фонда РГАКФД)



Современный вид.
Убран медальон
с изображением И.В. Сталина
на фризе. Изменено название
станции на «Семёновскую».
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Проект. Наземный вестибюль станции «Семёновская». Арх. С.М. Кравец. 1939 год.
(«5 лет Московского метро». М., 1940 г.)

В договоре от 17.04.1941 года упоминаются следующие работы, которые должны были выполнить скульпторы.

По станции:

- а) Барельеф для путевых стен в количестве 100 м² и торцевой стены 15 м² центрального зала станции;
- б) Барельефы для порталов;
- в) Обработка паддуги над пилонами путевой стены.

По вестибюлю:

- а) Врезная скульптура на пилонах фасада 48 м²;
- б) Картуш на парапете;
- в) Межколонные рельефы бокового фасада;
- г) Картуши для свода кассового зала. 10 различных композиций;
- д) Живописные и скульптурные детали для потолка эскалаторного зала;
- е) Панно для ниши кассового зала 18 м²;
- ж) Мраморная инкрустация для пола эскалаторного зала;
- з) Барельефы для арок эскалаторного зала.



Первые две страницы договора между Управлением архитектурно-отделочных работ Метростроя, В.П. Мухиной и В.П. Ахметьевым.



Проект. Интерьер кассового зала наземного вестибюля. Арх. С.М. Кравец, 1939 год.
(«5 лет Московского метро». М., 1940 г.)

Следующая по трассе станция – «Семёновская» – отстоит от «Электrozаводской» на 1 100 метров. Эта станция, так же как и две предыдущие, глубокого заложения. В конструкцию её, по предложению автора архитектуры этой станции архитектора С.М. Кравец, внесено то изменение, что типовые пилоны заменены стальными колоннами. Благодаря этому перронные части станции зрительно приобщаются к центральной части и, кроме того, освобождается дополнительная площадь для движения пассажиров (в типовой станции занятая пилонами). Смелое конструктивное решение этой схемы разработано инженером В.И. Дмитриевым. Архитектура станции посвящена оборонной тематике, которая красной нитью проходит и в орнаментальном оформлении колонн, и в рисунке свода, и в особенности в сюжетах двадцати двух мозаичных панно, украшающих боковые стены и отображающих героики Красной Армии, начиная с эпохи гражданской войны и вплоть до наших дней.

(«5 лет Московского метро». М., 1940 г.)

Станция «Семёновская», сооружаемая на Покровском радиусе метро 3-й очереди по проекту архитектора С.М. Кравец, будет богато украшена скульптурами. Идея, положенная в основу архитектурного оформления, – оборона Союза ССР. Управление Метростроя пригласило для скульптурных работ на станции лауреата Сталинской премии В.П. Мухину. Она должна дать скульптуры для пилонов фасада наземного павильона, барельефы путевых стен, порталов и т.п. Вместе с В.П. Мухиной будет работать художник В.П. Ахметьев.

«Известия». № 92. 1941 г.

Из-за начала войны объёмы работ по оформлению станции заметно сократились. По договору от 1 сентября 1943 года, В.И. Мухина и В.П. Ахметьев должны были выполнить:

По вестибюлю:

- а) Картуш на парапете фасада (выполняется в рисунках)
- б) Горельеф для ниши эскалаторного зала (выполняется в рисунках и лепке)

По станции:

- а) Горельеф торцевой стены
- б) Барельефы и мозаика для путевых стен центрального зала станции (выполняется в рисунках)
- в) Торцевая стена в лепке и цветном рисунке
- г) Путевая стена в лепке и цветном рисунке
- д) 2 детали путевых стен в натуральную величину в цветных рисунках

Сроки выполнения по данному трудовому договору – 20 сентября 1943 года.

(По материалам РГАЛИ)



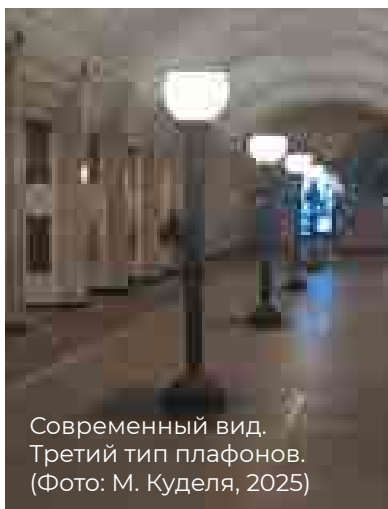
Проект. Центральный зал станции «Семёновская». Арх. С.М. Кравец, 1939 год.
(«5 лет Московского метро». М., 1940 г.)



Проект.
Центральный зал
станции
«Семёновская».
Арх.: Я.Г. Лихтенберг,
Ю.А. Ревковский. 1939
год. («Строительство
Москвы». №9. 1939 г.)



Центральный зал станции «Сталинская». Арх. С.М. Кравец.
Первоначальный вид торшеров, 1944 год.
(Архив музея Мосметростроя)



Современный вид.
Третий тип плафонов.
(Фото: М. Куделя, 2025)

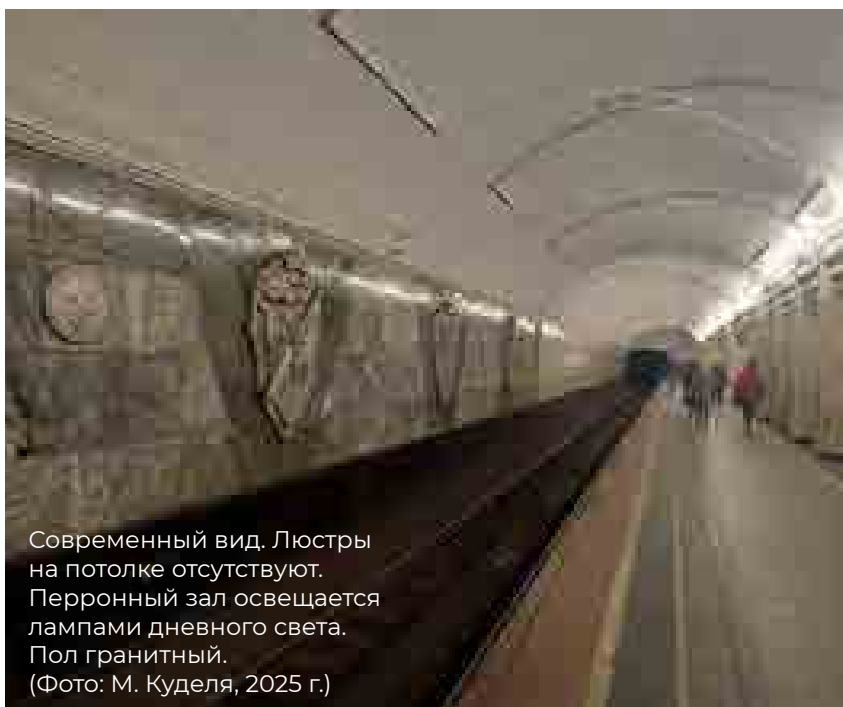


Плафоны торшеров имеют
другую форму. Фото,
предположительно,
1945 года. (Архив музея
Мосметростроя)



Перронный зал станции «Сталинская».
Пол асфальтовый. 1945 год

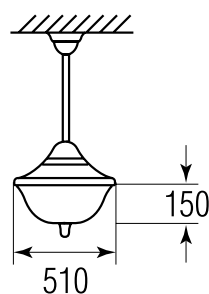
Название станции на путевой стене



Современный вид. Люстры
на потолке отсутствуют.
Перронный зал освещается
лампами дневного света.
Пол гранитный.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Перронный зал. Плафоны люстр
имеют полусферическую форму.
(Из фонда РГАКФД)



Типовой светильник
из молочного стекла.
Составной подвесной.
(Гусев Н.М. «Свет
в архитектуре». М., 1937 г.)



Горельеф на торцевой стене станции. В эскизном варианте портрет И.В. Сталина был размещён не в круглом медальоне, а в пятиконечной звезде. В центре композиции Орден Победы отсутствовал. Скульптор: В.И. Мухина. 1944 год. (Архив музея Мосметростроя)



Возможно, горельеф в какой-то период был выкрашен под бронзу. («Московский метрополитен». М., 1953 г.)



Современный вид.
Со стены убран медальон с профилем И.В. Сталина. Также отсутствует подпись [Сталин] после фразы: «Нашей Красной Армии – СЛАВА!». Двери заменены на современные, металлические. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



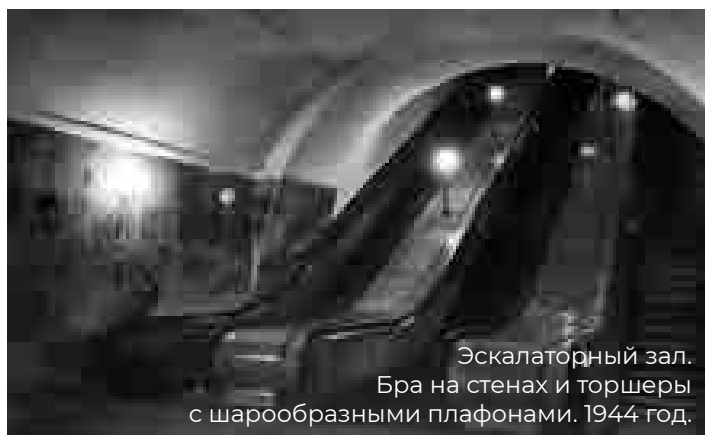
Кассовый зал станции
«Сталинская». 1944 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Шусева)

Пройдя входные тамбуры, пассажиры направляются в кассовый зал, устланный гранитом. Центральная часть зала отделена от двух боковых колоннадами из красного «тагила» и перекрыта полуциркульным подсвеченным сводом. Большая арка соединяет кассовый зал с эскалаторным, пространственное решение которого целиком подчинено его композиционному центру – величественной скульптурной фигуре товарища Сталина (выполняемой скульптором В.И. Мухиной и художником В.П. Ахметьевым).

Эскалаторный зал, в котором будет расположена эта грандиозная скульптурная композиция, облицован отборными мраморными плитами и увенчивается световым куполом, излучающим свет на скульптуру и равномерно освещающим зал.

«Вечерняя Москва». № 17.
20 января 1944 г.

Современный вид.
На плафоне отсутствует
роспись. Декоративная решётка
выкрашена в белый цвет.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Эскалаторный зал.
Бра на стенах и торшеры
с шарообразными плафонами. 1944 год.



Бра заменены на лампы
дневного света, торшеры
на современные.
(Фото: П. Куделя, 2025 г.)



Боковой фасад наземного вестибюля станции «Сталинская» .
На левом углу здания расположен стилизованный пинакль.
Арх. С.М. Кравец. 1944 год. (Архив музея Мосметростроя)



В интернете часто можно встретить информацию о том что в наземном вестибюле станции располагалась 5-метровая статуя И.В. Сталина с девочкой Гелей на руках. Однако В.И. Мухина не делала такую скульптурную композицию. А в договоре от 1943 года говорится о её работе над горельефом в кассовом зале. Скорее всего скульптура – это одна из легенд.

В левой части бокового фасада добавлены два дверных проёма, пинакль отсутствует.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Вид на эскалаторный зал. Керамическая плитка на полу заменена на гранитную без сохранения орнамента.
1944 год.
(Архив музея Мосметростроя)

название станции при открытии

ИЗМАЙЛОВСКИЙ ПАРК КУЛЬТУРЫ И ОТДЫХА ИМЕНИ СТАЛИНА

ПРОЕКТНЫЕ НАЗВАНИЯ:

«Стадион имени Сталина», «Стадион народов», «Стадион СССР»

НАЗВАНИЯ СТАНЦИИ:

«Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина»

с 18 января 1944 года до 1947 года

«Измайловская» с 1947 года по 20 августа 1963 года

«Измайловский парк» с 20 августа 1963 года по 3 мая 2005 года

● «Партизанская» с 3 мая 2005 года по наши дни

ПРОЕКТ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«Измайлово» (1991 г., 1992 г.)

Архитекторы: Б.С. Виленский, Л.Д. Фишбейн

Архитектор вестибюля: Б.С. Виленский, Л. Григорьев, Л.А. Шагурина

Скульпторы: М.Г. Манизер (скульптуры), С.Л. Рабинович и А.Е. Зеленский (оформление колонн, барельеф над эскалатором)

Инженер-конструктор: Н.А. Кабанов

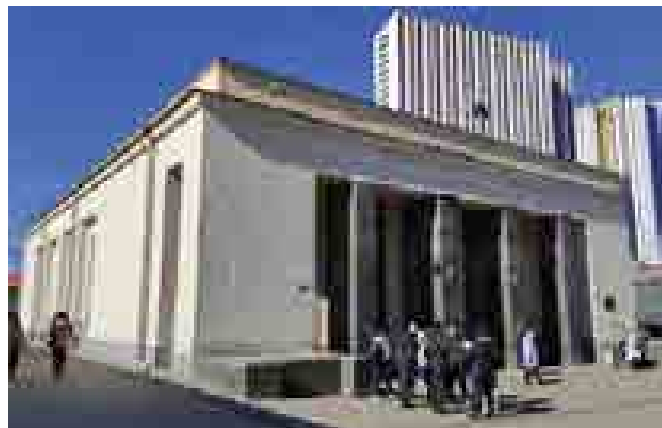
Строительство линий третьей очереди началось в 1938 году. Станция строилась открытым способом. После начала Великой Отечественной войны строительство станции на некоторое время было заморожено, а готовые сооружения использовались под убежища. Хотя строить стадион уже не планировалось, проект станции был реализован в первоначальном виде, за исключением оформления интерьеров – спортивная тематика была заменена на тему партизанского движения в годы войны. Также было решено отказаться от некоторых элементов оформления наземного вестибюля (например, расположенных у входа двух громадных, омываемых фонтанами, гранитных шаров диаметром 2,5 метра и весом около 20-ти тонн каждый) и строительства второго наземного вестибюля.



Наземный вестибюль станции. Надпись на фризе: «Метрополитен имени Л.М. Кагановича. Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина». 1944 год. (Архив Государственного центрального музея современной истории России)



Вестибюль станции во время строительства. Предположительно, 1943 год. (Фото с сайта: www.hollis.harvard.edu)



Современный вид. На фризе надпись: «Метрополитен имени В.И. Ленина. Партизанская». (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Проект. Наземный вестибюль.
Перспектива главного фасада.
Вариант. Арх. В.М. Таушканов.
1938 год. (Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)





Проект. Наземный вестибюль.
Вариант. Арх. В.М. Таушканов.
Декабрь, 1937 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)

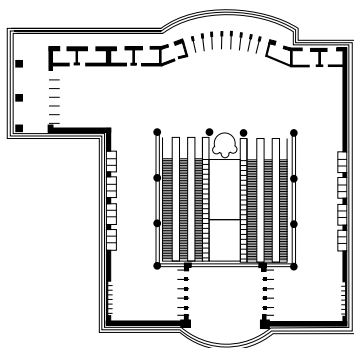




Таушканов Валерий Михайлович (1907–1985)

По окончании Художественно-промышленного техникума в 1929 году начал проектировать. В 1929–1933 годах спроектировал жилой дом специалистов в стиле конструктивизма в г. Воронеже, работал над проектами зданий в Тигране и Новосибирске. Под влиянием конкурса на проект Дворца Советов В. Таушканов обращается к классическому наследию. Его проекты участвовали в конкурсах на строительство Института инвалидов труда в Москве и Мытищинского института искусственного волокна (этот проект был отмечен в журнале «Архитектура СССР» в 1939 году как «удачный и выразительный, <...> автору удалось даже с большим успехом, чем в поздних работах, добиться присущей классике простоты и закономерности решения»).

Работая 1938 году для Всесоюзной сельскохозяйственной выставки, он выдвинул идею высотного объёма башни, выполняющей функцию заключительного павильона выставки. В.М. Таушканов проектировал жилой дом на Садово-Самотёчной улице, мостик в парк и здание музыкальной школы на 400 человек. В 1938 году он разработал 8 проектов станции метро **«Стадион имени Сталина»** (**«Партизанская»**). Также архитектор работал над проектом станции **«Завод имени Сталина»** (**«Автозаводская»**), который победил в конкурсе из 42 проектов (по другим данным – 54). Уже был вырыт котлован под станцию «ЗиС» и заложены фундаменты под опоры, но с реализацией проекта возникли проблемы. Колонны-«корзины» (похожие на те, что были предложены им для станции «Стадион имени Сталина») должны были нести не только железобетонные перекрытия, но и железнодорожные пути к складам автозавода. При передаче чертежей в производство изготовитель заявил, что они не выдержат огромную нагрузку. К этому времени перегонные тоннели к станции уже были пройдены. В итоге проект Таушканова был отклонён, уже заложенные фундаменты опор демонтированы. Было принято решение вернуться к технически более простому проекту архитектора А.Н. Душкина.



▲ Проект станции «Стадион имени Сталина». 3-й вариант. Арх. В.М. Таушканов. Наземный павильон и план



◀ Проект. Интерьер наземного вестибюля. Перспектива. Арх. В.М. Таушканов. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)

ВСХВ, позже – ВДНХ, павильон «Сибирь». 1954 год



Макет подземного вестибюля станции.
Арх. В.М. Таушканов

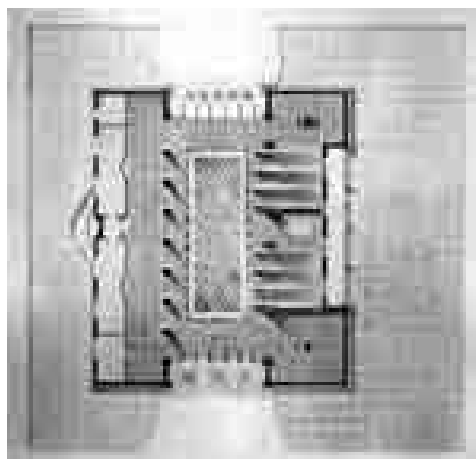


Варианты опор подземного вестибюля.
Арх. В.М. Таушканов. 1938 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)





▲
 Проект архитектурного оформления
 станции «Стадион им. Сталина».
 Арх. В.М. Таушканов.
 («Строительство Москвы». №2. 1939 г.)



Проект. План наземного вестибюля.
 Арх. В.М. Таушканов. 1937 год.
 (Архив музея Мосметростроя)



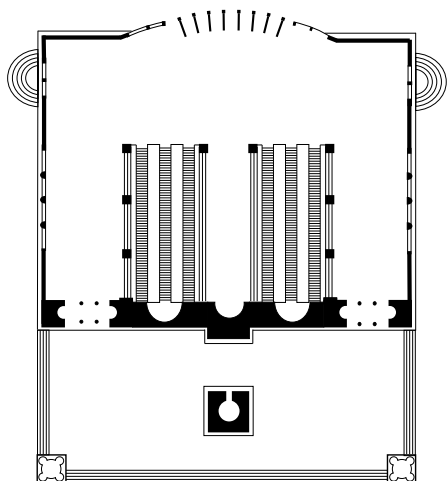
►
 Проект. Подземный вестибюль.
 Вариант. Арх. В.М. Таушканов.
 Декабрь 1937 года.
 (Музей архитектуры
 им. А.В. Щусева)

Проект.
Наземный вестибюль.
Перспектива главного фасада.
Архитектор В.М. Таушканов.
Апрель 1938 года.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



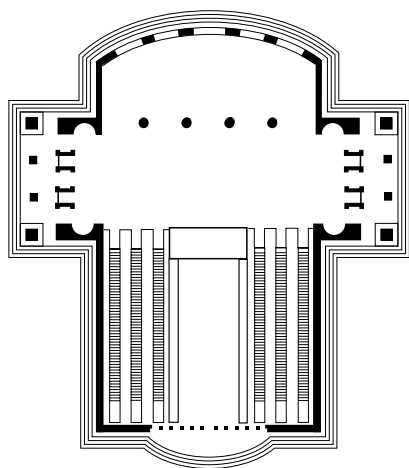
Проект. Боковой фасад
наземного вестибюля станции
«Стадион имени Сталина».
Арх. В.М. Таушканов. 1938 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



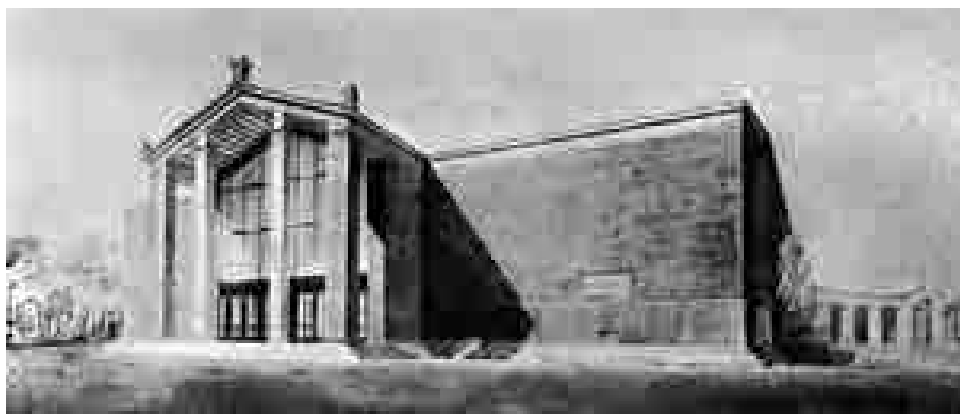


План и проект наземного
вестибюля. 1938 год.
Арх. В.М. Таушканов

Проект станции метро «Стадион
им. Сталина». Центральный зал.
Перспектива. Вариант с боковой
платформой.
Арх. В.М. Таушканов. 1938 год.
(«Архитектура СССР», №6. 1938 г.)



План и проект наземного
вестибюля. Перспектива.
Арх. В.М. Таушканов.
(«Архитектура СССР», №6. 1938 г.)





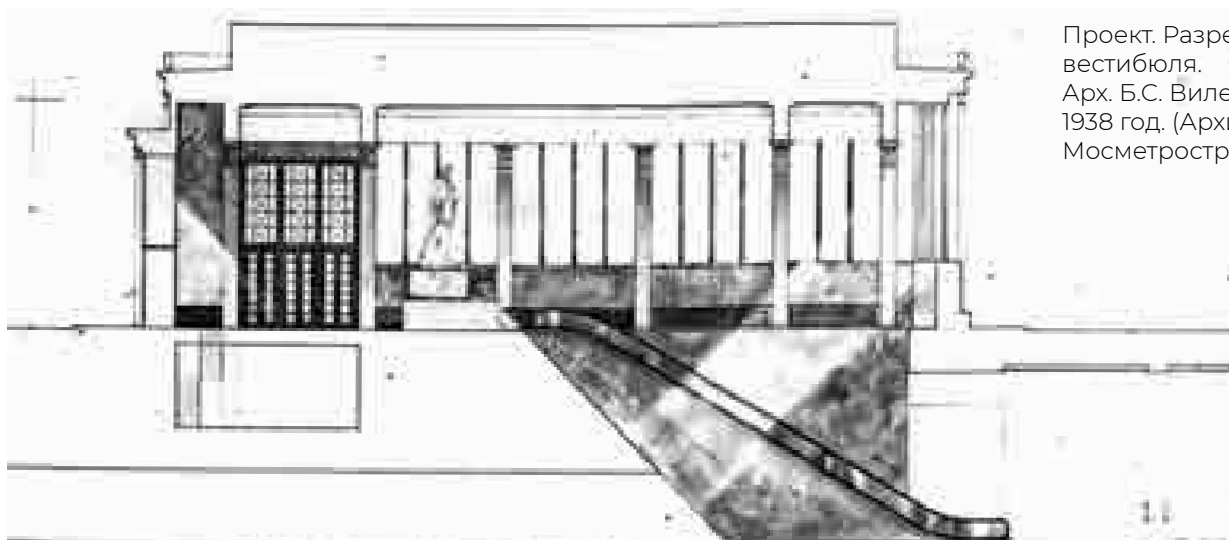
Проект. Станция метро «Стадион им. Сталина»,
1-й вариант. Центральный зал. Перспектива.
Арх. Б.С. Виленский, при участии
арх. А.М. Дукельского и Г.М. Дубелира.
(«Архитектура СССР». №6. 1938 г.)

Проект. Станция метро «Стадион им. Сталина»,
2-й вариант. Центральный зал. Перспектива.
Арх. Б.С. Виленский.
(«Архитектура СССР». №6. 1938 г.)



Проект. 2-й вариант. Вид на центральный зал с наземного вестибюля. Арх. Б.С. Виленский.
(«Архитектура СССР», №6, 1938 г.)





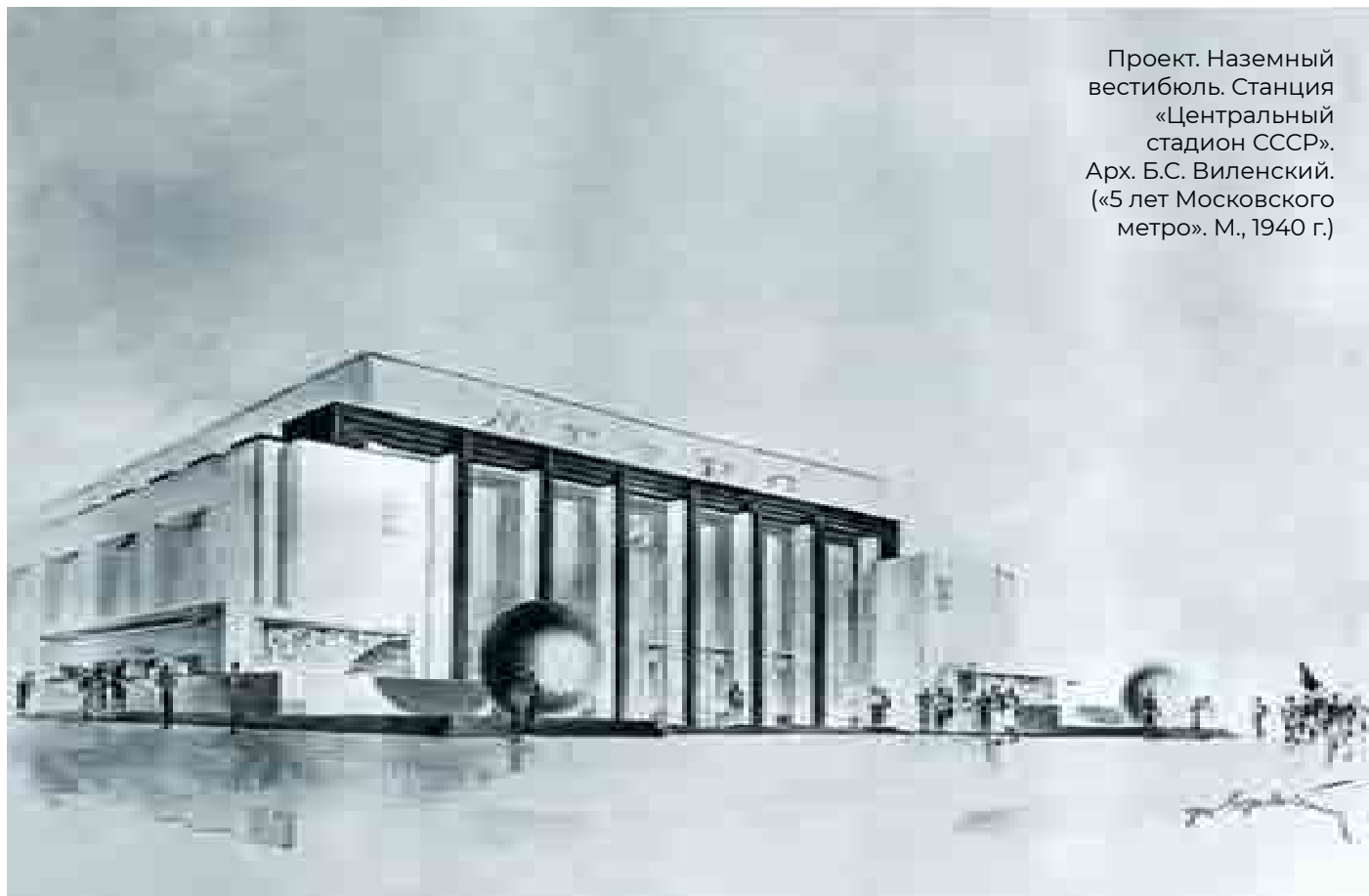
Проект. Разрез наземного
вестибюля.
Арх. Б.С. Виленский.
1938 год. (Архив музея
Мосметростроя)



Пожалуй, одной из наиболее выдающихся станций метро третьей очереди является станция мелкого заложения «Центральный стадион СССР». Она рассчитана на огромные массы пассажиров, которые будут приезжать на Центральный стадион и в Парк культуры и отдыха имени Сталина. Станция имеет две платформы с тремя путями и 12 эскалаторов, по 6 с каждой стороны.

Автор проекта Б. Виленский и конструктора сумели добиться в облике этой станции сочетания монументальности и лёгкости, жизнерадостности, отвечающих основной идее станции – «Физкультура народов СССР». Свод её опирается на 11 пар прямоугольных колонн, образующих свободное пространство в центре. Каждая пара колонн оформляется на национальные мотивы одной из 11 союзных республик. Эти мотивы находят своё выражение и в мраморных барельефах, венчающих колонны, и в мраморных коврах под каждой из колонн. На станции сочетается прямое и отражённое освещение. Часть вестибюля, где будет находиться скульптура товарища Сталина, освещается дневным светом.

Проект. Станция «Центральный стадион СССР». Фрагмент станционного зала.
Арх. Б.С. Виленский. 1943 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Проект. Наземный
вестибюль. Станция
«Центральный
стадион СССР».
Арх. Б.С. Виленский.
(«5 лет Московского
метро». М., 1940 г.)



Станцию «Центральный стадион СССР» оформляет скульптор М.Г. Манизер. В двух верхних вестибюлях будут установлены большие скульптуры Ленина и Сталина. Их намечено выполнить из светлого серого гранита. Развитие физической культуры в СССР – такова тематика скульптур и барельефов, которые украсят нижний зал станции. Первые два пилона обогащаются скульптурами девушки и юноши, встречающих и приветствующих победителей физкультурных соревнований. Над ними развеваются знамена. В руках у девушки – букет цветов, у юноши – приз. Капители остальных 24 пилонов оформляются барельефами на различные спортивные темы. Барельефами предполагается также оформить и два купола зала.

«Вечерняя Москва».
№303, 30 января 1940 г.

Утверждённые скульптуры спортсменов
для станционного зала.
Автор: М.Г. Манизер.
(«Вечерняя Москва».
№303. 30 января 1940 г.)



Проект.
Фрагмент станционного зала.
Арх. Б.С. Виленский. 1939 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Проект. Вид с платформы на эскалаторы и вестибюль станции «Центральный стадион СССР».
Арх. Б.С. Виленский. 1939 год.
(«5 лет Московского метро». М., 1940 г.)



Проект. Станция метро «Измайловская». Вид с платформы на лестницу и наземный вестибюль. Спортивную тематику сменила тема партизанского движения в годы Великой Отечественной войны. Арх. Б.С. Виленский, Л.Д. Фишбейн. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева). Довоенный проект был переработан. Вместо скульптуры И.В. Сталина было решено установить скульптурную композицию «Партизаны». 6 эскалаторов были заменены на лестничные марши



Вид с платформы на лестницу и наземный вестибюль.
(«Советская архитектура за 30 лет. РСФСР». М., 1950 г.)



Станция после открытия.
1944 год.



Современный вид. ▲
Светильники заменены
на новые. Барельеф
с профилем И.В. Сталина,
строки из Конституции СССР
и звёзды в квадратных нишах
демонтированы.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

◀
Второй тип светильников –
с шарообразными плафонами.
Скульптурная композиция
из бронзы. («Московский
метрополитен». М., 1953 г.)



Первоначальный
тип светильников над
лестницами станции



Станция
«Измайловский парк
культуры и отдыха
имени Сталина» после
открытия в 1944 году.
Гипсовая скульптурная
композиция работы
М.Г. Манизера
«Народные мстители».
(Архив музея
Мосметростроя)



Эскиз оформления станции. А.Е. Аркин. 1943 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)

На станции «Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина» художнику выпала ответственная задача покрыть живописью 12 кессонов потолка и два кольца на куполах. Дело интересное и сложное. Темы всех 12 кессонов требовалось связать в единое целое и вместе с тем построить изображение в каждом кессоне, как отдельную законченную картину, зрительно поднять потолок, закономерно дополнить средствами живописи архитектуру станции. Два кольца на куполах должны были как бы открыть и закончить весь ряд остальных изображений. Для кессонов мы избрали тему «Небо нашей Родины». От бурного облачного неба войны до спокойного и ясного неба мирной жизни. В этом плане я разрабатывал свои эскизы. В первом кессоне на фоне желтоватых туч над тёмными куполами сосен и елей бьётся на ветру красное партизанское знамя, символ героической борьбы нашего народа против немецких захватчиков. В следующих кессонах облака редеют, появляется светлое небо, спокойно парящие птицы, тёмные хвойные деревья сменяются липой и дубом, возникает светлая и обнадеживающая дуга радуги. В последнем кессоне среди зелёных деревьев легко полощатся три алых знамени, украшенных пятиконечными звёздами. Для куполов были разработаны орнаменты из пятиконечных звёзд, золотых веток лавра, дуба и ели и вьющейся между ними яркокрасной ленты. После составления эскизов наступила пора изготовления картонов, т. е. рисунков всех изображений в натуральную величину, так как для живописи нами была выбрана техника фрески.

Художник А.Д. Гончаров



Станционный зал. Пол асфальтовый, видны люстра и роспись плафона. («Московский метрополитен». М., 1953 г.)



Роспись плафона.
Фреска. Фрагмент.
Художник А.Д. Гончаров



Перронный зал станции. Светильники в виде цветка.
Фото середины 1940-х годов.
(«Советская архитектура за 30 лет. РСФСР». М., 1950 г.)



Перронный зал станции. Видна роспись в кессонах на потолке.
(Из собрания Мультимедиа Арт Музея, Москва (МАММ))



Роспись кессонов станции группой художников под руководством А.Д. Гончарова. На фото также: А. Елесеєвнина, В. Федяевская, О. Энгес, Т. Рейн. 1943 год. (Из семейного архива А.Д. Гончарова)



Современный вид.
Первоначальные
светильники над
платформой заменены
лампами дневного света,
асфальтовый пол –
на гранитный. Роспись
в кессонах удалена.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

В 1964 году состоялось заседание Комиссии, в которую вошли представители метрополитена и Комбината декоративно-оформительского института художественного фонда РСФСР, на котором было определено, что 5 фресок из 12 восстановлению не подлежат, восстановление остальных нецелесообразно, так как сохранность не превышает 40% площади росписи. Совместно с Главным архитектурным управлением Москвы была проведена фотофиксация росписей, после чего остатки были удалены, а места росписей заштукатурены и покрыты белой краской.



На фризе фасада здания станции текст: «Метрополитен имени В.И. Ленина станция Измайловская». Фото начала 1960-х годов. (Архив музея Мосметростроя)



Памятная доска



Надпись на фризе фасада: «Измайловский парк». Фото конца 1970-х годов

Название станции на путевой стене. 2005 год





СТАНЦИИ КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПАРК КУЛЬТУРЫ И ОТДЫХА ИМЕНИ ГОРЬКОГО
(ПАРК КУЛЬТУРЫ)

КАЛУЖСКАЯ
(ОКТЯБРЬСКАЯ)

СЕРПУХОВСКАЯ
(ДОБРЫНИНСКАЯ)

ПАВЕЛЕЦКАЯ

ТАГАНСКАЯ

КУРСКАЯ

КОМСОМОЛЬСКАЯ

БОТАНИЧЕСКИЙ САД
(ПРОСПЕКТ МИРА)

НОВОСЛОБОДСКАЯ

БЕЛОРУССКАЯ

КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ

КИЕВСКАЯ

СТАНЦИИ АРБАТСКО-ПОКРОВСКОЙ ЛИНИИ

АРБАТСКАЯ

СМОЛЕНСКАЯ

КИЕВСКАЯ



название станции при открытии

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПАРК КУЛЬТУРЫ И ОТДЫХА ИМЕНИ ГОРЬКОГО

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«ПАРК КУЛЬТУРЫ ИМЕНИ ГОРЬКОГО»

НАЗВАНИЯ СТАНЦИИ:

«ЦПКиО имени Горького» с 1 января 1950 года по 1965 год

«ПАРК КУЛЬТУРЫ ИМЕНИ ГОРЬКОГО» с 1965 года по 1 июня 1980 года

● «ПАРК КУЛЬТУРЫ» с 1 июня 1980 года по наши дни

ПРОЕКТ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«КРЫМСКАЯ» (1991 г.)

АРХИТЕКТОР: И.Е. РОЖИН. АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЯ: И.Е. РОЖИН, Е.М. МАРКОВА

СКУЛЬПТОРЫ: И.А. РАБИНОВИЧ, Г.И. МОТОВИЛОВ

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: Г.И. КИБАРДИН

Наземный вестибюль станции «Центральный парк культуры и отдыха имени Горького» сооружается по проекту архитектора И.Е. Рожина, при участии Е.М. Марковой, на месте старого вестибюля метрополитена на углу улицы Чудовки и Zubовского бульвара. По размерам этот вестибюль будет самым большим, так как он предназначен для обслуживания громадных потоков пассажиров, направляющихся из разных районов города в Парк культуры и отдыха имени Горького и из парка в город. Здесь происходит также пересадка пассажиров со старой станции «ЦПКиО» на новую одноименную станцию. Вход в вестибюль запроектирован со стороны Чудовки, выход – на Zubовский бульвар. При пересадке с ныне существующей станции на новую пассажиры поднимаются малым эскалатором в вестибюль и затем на эскалаторах по большому наклонному ходу попадают на новую станцию кольцевой линии.

Фасады, главный и боковой, выдержаны в простых, строгих формах. Авторы внимательно учли то важное обстоятельство, что напротив станции, на другой стороне Zubовского бульвара, расположен один из замечательных памятников русского классического зодчества начала XIX века – здание Провиантских складов, сооружённое по проекту выдающегося мастера – В.П. Стасова. Не повторяя архитектурных форм этого здания, авторы старались творчески развить традиции московского классицизма и композиционно связать формы станционного вестибюля – сооружения новой, советской эпохи – с общим характером одного из лучших образцов русского классического зодчества. Главный фасад решён в виде трёх арок с лоджией. Боковой фасад представляет собой плоскость с дверными проёмами, с барельефами над ними. Фасады облицовываются естественным камнем – подмосковным известняком. Внутри вестибюля сооружаются два зала: кассовый и эскалаторный; последний перекрывается кессонированным куполом. Освещение кассового зала осуществляется люстрами и бра, а эскалаторного – подсветом из-за карниза. Стены кассового и эскалаторного залов облицовываются белым мрамором, а колонны – мрамором «Пуштулин».



Наземный вестибюль станции
«ЦПКиО имени Горького». 1953 год.
(Фото из частного архива)



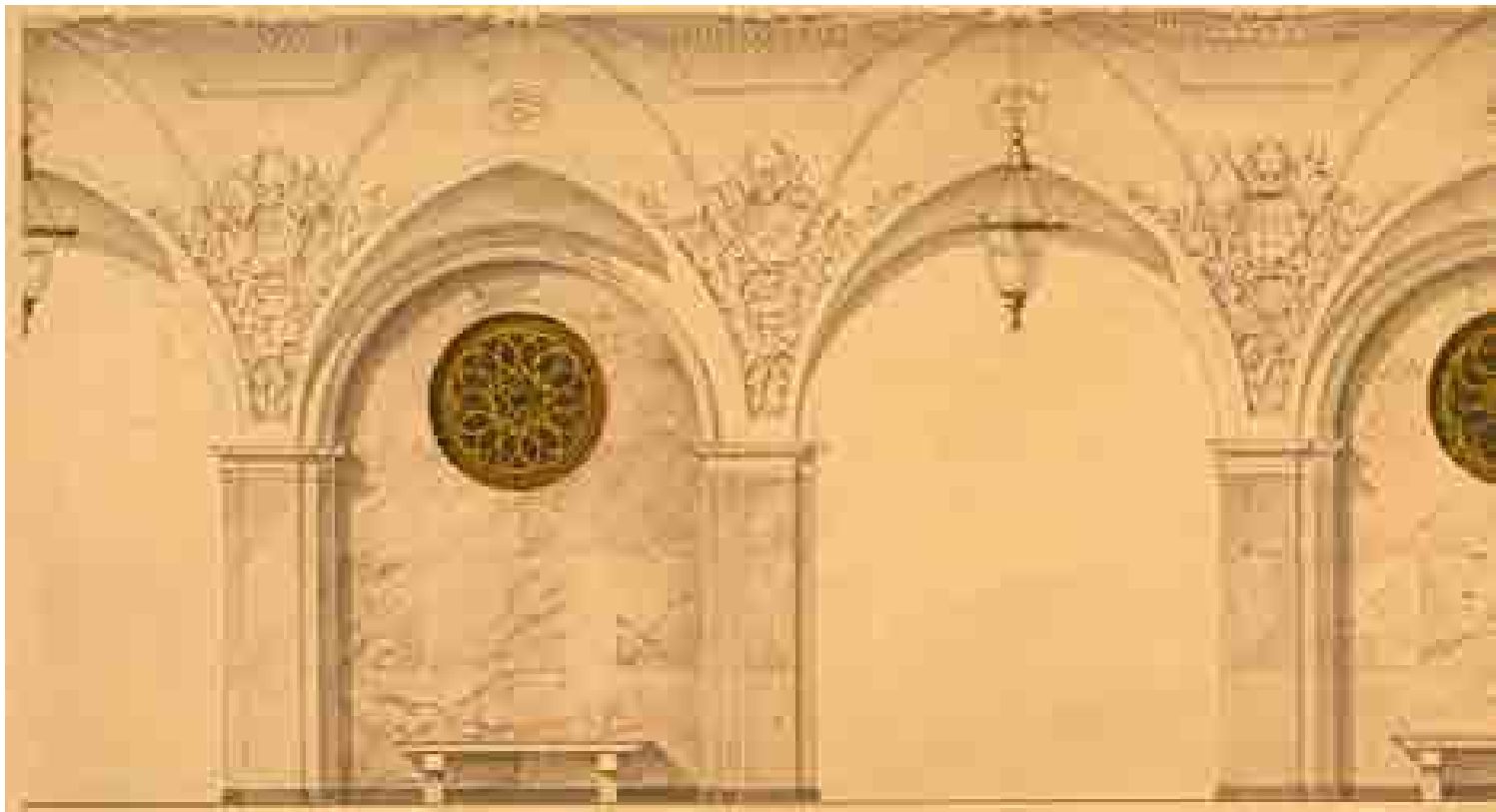
Современный вид.
Наземный вестибюль
станции «Парк культуры».
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)





Проект. Наземный вестибюль станции
«Парк культуры имени Горького».
Варианты. Арх.: И.Е. Рожин,
Е.М. Маркова

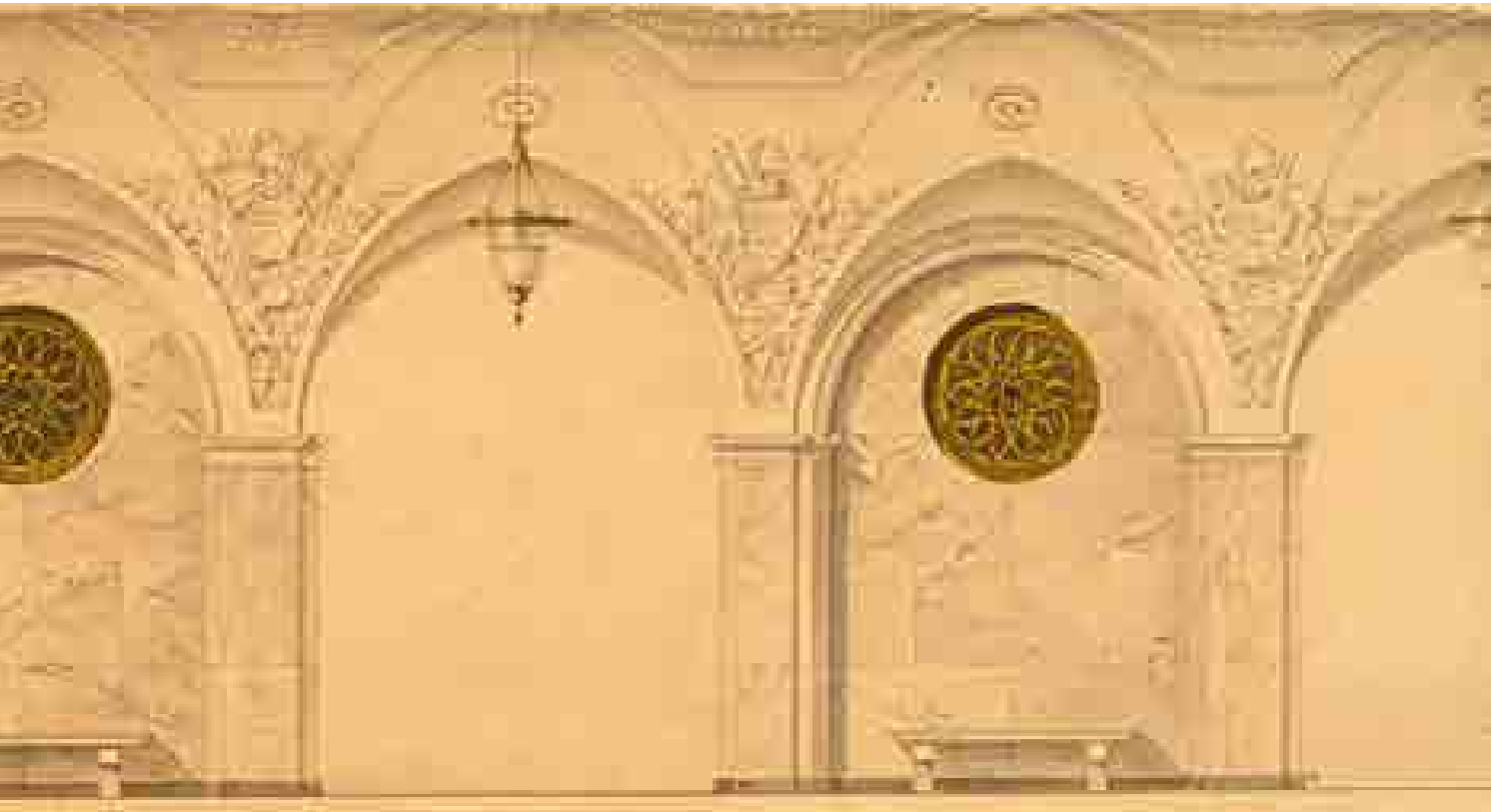
Проект.
Центральный зал. Перспектива.
Арх.: И.Е. Рожин, Е.М. Маркова.
1944 год. (Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Проект. Перронный зал. Фрагмент развёртки. Арх.: И.Е. Рожин, Е.М. Маркова. 1946 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Проект. Центральный зал. Перспектива.
Вариант. Арх.: И.Е. Рожин, Е.М. Маркова. 1946 год.
(Архив музея Мосметростроя)



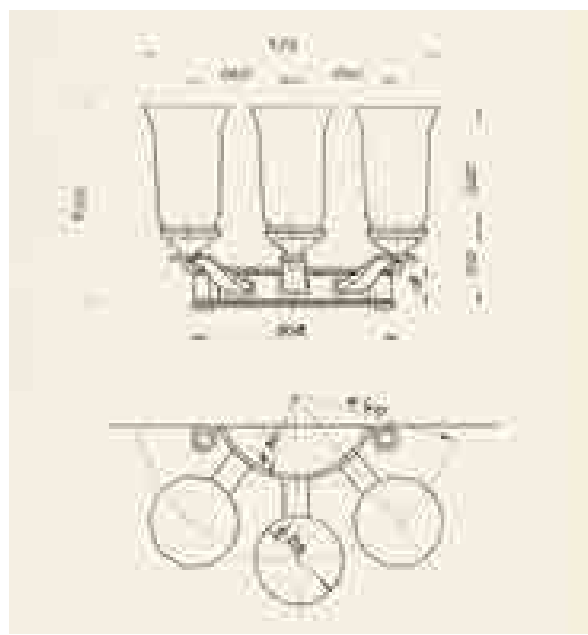
Проект. Центральный зал. Перспектива.
Вариант. 1946 год. Арх.: И.Е. Рожин, Е.М. Маркова.
(Архив музея Мосметростроя)





Проект. Центральный зал. Перспектива. Вариант. Арх.: И.Е. Рожин, Е.М. Маркова.
(«Огонёк». №2. 1946 г.)

Трёхрожковое бра наземного вестибюля станции
«ЦПКИО имени Горького». 1953 год.
(Архив музея Мосметростроя)





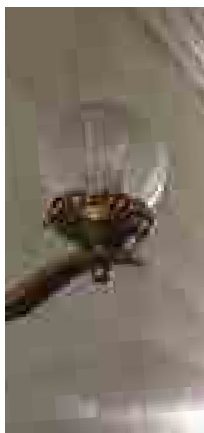
Центральный зал станции.
(«Московский метрополитен».
М., 1980 г.)

Скамья
в центральном
зале станции



Бра нижнего
эскалаторного
зала. 1953 год.
Первоначальный
плафон.
(Архив музея
Мосметростроя)

Бра нижнего
эскалаторного
зала.
Круглый плафон. Современный
(Фото: Т. Симанив, 2013 г.)
вид. Плафон
заменён
на новый



Современный вид.
Скамьи убраны.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

название станции при открытии

КАЛУЖСКАЯ

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«КАЛУЖСКАЯ ЗАСТАВА»

НАЗВАНИЯ СТАНЦИИ:

«КАЛУЖСКАЯ» С 1 ЯНВАРЯ 1950 ГОДА ПО 6 ИЮНЯ 1961 ГОДА

● «ОКТЯБРЬСКАЯ» С 6 ИЮНЯ 1961 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

ПРОЕКТЫ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«КАЛУЖСКАЯ», «КРЫМСКИЙ ВАЛ» (1991 г., 1992 г.)

АРХИТЕКТОР: Л.М. Поляков

АРХИТЕКТОР ВЕСТИБЮЛЯ: Л.М. Поляков

СКУЛЬПТОР: Г.И. Мотовилов

ИНЖЕНЕРЫ-КОНСТРУКТОРЫ: Б.М. Прикот, В.И. Дмитриев

К числу наиболее удачных работ Большого кольца следует отнести также станцию «Калужская», созданную по проекту Л. Полякова. Эта работа, проникнутая единой торжественной темой триумфа советского народа и Советской Армии в Великой Отечественной войне, может быть причислена к наиболее значительным произведениям советской архитектуры, где глубокое идейное содержание раскрыто с подлинным художественным мастерством, с той последовательностью и силой, которые обнаруживают ясность и зрелость творчества. Привлекает и радует замечательная согласованность всех, за редким исключением, деталей, сливающихся в общий цельный образ, где всё частное помогает раскрыть главную идею сооружения. Все части станции – мощная триумфальная арка входа в наземный вестибюль, превосходные, богатые по объёмам и торжественные интерьеры наземного вестибюля, праздничные, подлинно дворцовые залы подземной станции – составляют единый последовательно развивающийся ансамбль, проникнутый большой патриотической темой и отличающийся единством художественной формы. Уверенный творческий почерк мастера, ясно понявшего идейную задачу, подсказанную нашей прекрасной действительностью, и последовательно идущего к её решению, чувствуется и в общем замысле и в деталях – от рисунка решёток и осветительной арматуры до энергичных профилей основных архитектурных форм. Ощущение торжественности и приподнятости ни на минуту не покидает зрителя и непрерывно нарастает. Архитектура достигает наибольшей художественной силы в подземном зале станции, который радует гармонией всех частей, обилием света, успешным преодолением подземного характера сооружения.



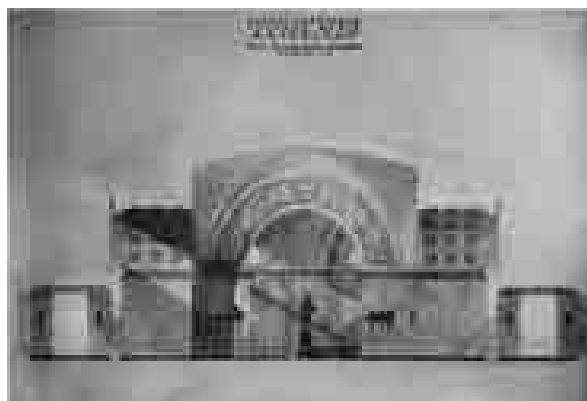
Наземный вестибюль
станции «Калужская». 1954 год



Современный вид.
Наземный вестибюль станции в середине
1980-х годов был «поглощён» зданием
Московского института стали
и сплавов. Были утрачены фриз вестибюля
и боковые фасады.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Проект. Наземный вестибюль станции «Калужская». Фасад. Арх. Л.М. Поляков.
Вариант. 1946–1949 годы. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)





Проект. Наземный вестибюль станции «Калужская». Фасад. Арх. Л.М. Поляков.
Вариант. 1946–1949 годы. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)

◀ Разрез
центрального
зала. Боковой
фасад наземного
вестибюля.
Разрез наземного
вестибюля
станции.
Арх. Л.М. Поляков.
1946–1949 годы.
(Музей
архитектуры
им. А.В. Щусева)



▶ Проект. Наземный
вестибюль
станции.
Перспектива.
Арх. Л.М. Поляков.
1946–1949 годы.
(Музей
архитектуры
им. А.В. Щусева)



Проект. Центральный зал. Перспектива. Вариант. Арх. Л.М. Поляков.
(«Огонёк». №2. 1946 г.)



Проект. Центральный зал.
Перспектива станции
«Калужская».
Утверждённый вариант.
Арх. Л.М. Поляков.
(«Городское хозяйство
Москвы». №4, 1947 г.)



Поляков Леонид Михайлович (1906–1965)

Родился 8 (21) августа 1906 года в Санкт-Петербурге в семье выходцев из небольшого городка Сольцы Псковской губернии. В 1923 году Поляков поступил на архитектурный факультет Второго Петроградского политехнического института. После того как в августе 1924 года институт был упразднён, он перешёл в Ленинградский высший художественно-технический институт (ЛВХТИ, ранее известный как Академия художеств). В ЛВХТИ преподавали выдающиеся мастера, среди которых были А.Е. Белогруд, Л.Н. Бенуа, Л.В. Руднев, И.А. Фомин, В.А. Щуко, В.Г. Гельфрейх и С.С. Серафимов.

Параллельно с учёбой в институте Поляков начал свою профессиональную деятельность в тресте «Севзаплес». Сначала он работал чертёжником, а с 1928 года – архитектором. В 1929 году он успешно защитил дипломный проект «Онежский лесопильно-бумажный комбинат». Работая в Ленинграде, Поляков проектировал (в основном в соавторстве): Дом Промышленности в Свердловске (1928 г.; в соавторстве с В.А. Щуко, В.Г. Гельфрейхом); крематорий на Волковом кладбище; жилой массив «Ленинградский печатник»; жилой дом в Ленинграде на Большой Посадской улице; Центральный парк культуры и отдыха (1931 г.); стадион «Динамо» с дворцом физкультуры на Крестовском острове (1931 г.); здание Военной академии РККА им. М.В. Фрунзе в Москве (1932 г.) и многие другие объекты. В 1933 году Поляков переехал в Москву, где присоединился к команде проектировщиков Дворца Советов, возглавляемой В.А. Щуко и В.Г. Гельфрейхом. Он работал в Управлении строительства Дворца Советов (УСДС) и архитектурной мастерской Моссовета № 3 под руководством И.А. Фомина. В Москве Леонид Михайлович продолжил плодотворно трудиться. Среди его работ: арка Главного входа ВСХВ (скульптор Г.И. Мотовилов) (1939 г.; соавтор – Р.А. Пуринг); Центральный научно-исследовательский институт чёрной металлургии на улице Радио (1940-е г.; осуществлён частично); высотное здание гостиницы «Ленинградская» в Москве (1948–1954 гг.); проект застройки проспекта Нахимова и Большой Морской улицы в Севастополе (1948–1951 гг.); Волго-Донской судоходный канал им. В.И. Ленина и Цимлянский гидроузел (1950–1952 гг.); Куйбышевский гидроузел (1952–1957 гг.); комплекс жилых домов на набережной Тараса Шевченко (1958 г.). Особенно заметен его вклад в архитектуру Московского метрополитена. После смерти своего учителя – И.А. Фомина – Поляков завершил строительство последнего его замысла «Площадь Свердлова» (1936 г.). Им были спроектированы станция «Курская» второй очереди (1938 г.); «Октябрьская-кольцевая» четвёртой очереди (до 1961 г. – «Калужская») (1950 г.); «Арбатская» пятой очереди (1951 г.), а для ленинградского метро им была спроектирована станция «Пушкинская» (проект 1950 г.; открыта в 1956 г.).

Л.М. Поляков очень болезненно воспринял Постановление № 1871 ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 4 ноября 1955 года («Об устранении излишеств в проектировании и строительстве»). В отличие от некоторых коллег по цеху, он отказался проектировать здания в новом, «каскетичном» стиле. Это сказалось на работе. На какой-то момент новых заказов стало мало. В декабре 1955 года Поляков был лишён Сталинской премии, полученной за проект гостиницы «Ленинградская». По воспоминаниям дочери Анны, Поляков и другие архитекторы были подвергнуты обычной для того времени травле. В ней особенно усердствовали коллеги-архитекторы во главе с Союзом архитекторов. Всё это, а также смерть жены, привели к ранней кончине архитектора. Леонид Михайлович умер в возрасте 58 лет. Был похоронен на Новодевичьем кладбище.



Первоначальный вид входа в наземный вестибюль. Фасад богато декорирован. Фото 1950–1953 годов. (С сайта: www.pastvu.com)



Интерьер вестибюля станции «Калужская». Аванзал освещала большая люстра. 1950 год



Оконные переплёты и двери заменены на более простые. (Фото: Aad van der Drift, 1984 г.)

В середине 1980-х годов, после постройки здания института, которое поглотило наземный вестибюль станции, произошли изменения и в инженерных коммуникациях. Технический этаж, в котором находились лебёдки, поднимающие и опускающие люстру, был перепланирован. В связи с демонтажом лебёдок решено было отказаться и от люстры.

Современный вид. Интерьер вестибюля станции «Октябрьская». (Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Современный вид. В процессе реставрации, были возвращены первоначальные элементы декора дверей и переплёты остекления входной арки. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)





Вид из аванзала станции «Калужская» на эскалаторный зал. 1955 год.
Пол из керамической плитки позднее был заменён на гранитный.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Открытка 1950 года. Вид из центрального зала на эскалаторы. (Архив М. Куделя)



Название станции на путевой стене. Фото начала 1950-х годов

Современный вид. После установки гермозатвора ближайшие к эскалатору боковые проходы на перроны между пилонами были заложены, убраны лавочки и две люстры из четырёх. Позже были заменены светильники на эскалаторе. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Перронный зал станции
«Калужская».
1960 год. Название
станции на путевой стене
выполнено из керамики

Современный вид.
Название станции
на путевой стене.
Металлические
буквы. (Фото:
М. Куделя, 2024 г.)



Современный
вид. На путевой
стене изменено
название станции.
Асфальтовый пол
был заменён на
гранитный.
(Фото: М. Куделя,
2024 г.)

название станции при открытии

СЕРПУХОВСКАЯ

ПРОЕКТНЫЕ НАЗВАНИЯ:**«СЕРПУХОВСКАЯ ЗАСТАВА», «ЛЮСИНОВСКАЯ»****НАЗВАНИЯ СТАНЦИИ:****«СЕРПУХОВСКАЯ» с 1 января 1950 года по 6 июня 1961 года****● «ДОБРЫНИНСКАЯ» с 6 июня 1961 года по наши дни****АРХИТЕКТОРЫ: М.А. Зеленин, Л.Н. Павлов, М.А. Ильин, при участии Я.В. Татаржинской****АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЯ: Л.Н. Павлов, Я.В. Татаржинская****СКУЛЬПТОРЫ: Е.А. Янсон-Манизер, Д.П. Шварц****ХУДОЖНИКИ: Г.И. Рублёв и Б.В. Иорданский (мозаики), З. Соколова (оформление окон наземного вестибюля)****ИНЖЕНЕРЫ-КОНСТРУКТОРЫ: А.И. Семёнов, Л.И. Горелик, А.Н. Пирожкова**

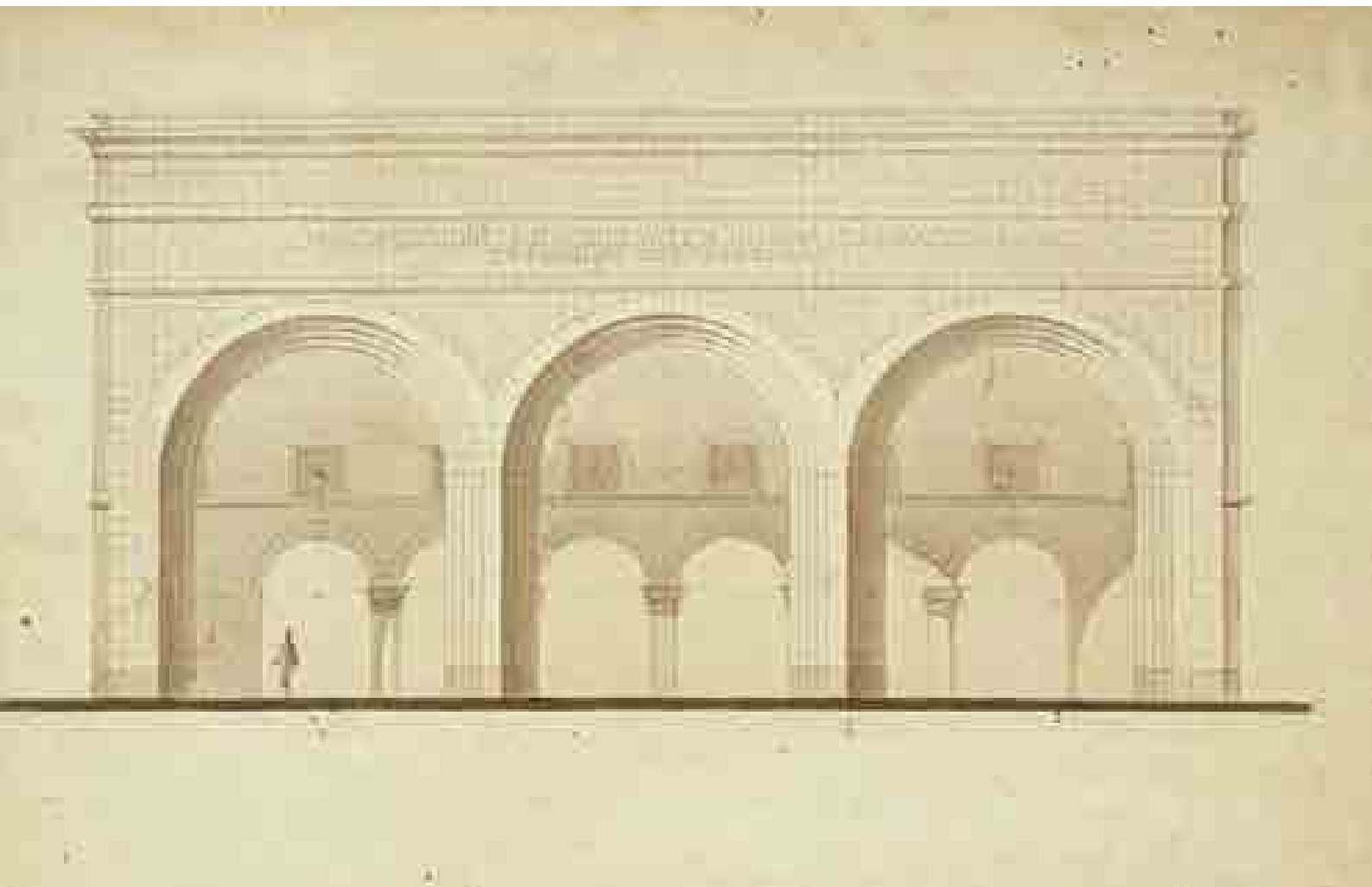
М. Зеленин и Л. Павлов – авторы проекта станции «Серпуховская» – рассказывают: – Вестибюль станции – часть семиэтажного жилого здания, которое будет построено на Серпуховской площади. Большой зал вестибюля перекрыт плоским кессонированным потолком, укрепленным на металлических фермах. В центре зала – эскалаторные ленты. По боковым стенам устанавливаются билетные кассы и киоски. Стена, расположенная прямо против входа и выхода с эскалаторов, предназначена для большого мозаичного панно на тему «Праздник Победы СССР над фашизмом». Внутренние стены вестибюля до половины облицовываются белым мрамором, фасады – светлым известняком. Четыре больших люстры и два торшера, расположенные у начала балюстрад эскалаторов, зальют светом всё помещение. По эскалатору пассажир попадает на станцию. Проходы из среднего зала в боковые оформляются в виде больших многоступенчатых арок между пилонами. Арки меньших размеров размещаются на самих пилонах. В среднем зале в этих малых арках устанавливаются мраморные барельефы, изображающие представителей различных народов СССР. Большие и малые арки чередуются между собой как в среднем зале, так и в боковых. Торцевая стена среднего зала завершается также многоступенчатой мраморной аркой, в которой устанавливается мраморный барельеф товарища Сталина. Станция освещается источниками дневного (люминесцентного света). По продольной оси средних и боковых залов подвешиваются светильники, которые зальют станцию ровным, мягким светом. В среднем зале и в проходах настилается гранитный пол простого рисунка. Вокруг пилонов пол будет из красного гранита. В центре зала и по проходам укладывается дорожка из серо-чёрного гранита. Арки пилонов выложены из светло-палевого мрамора. Простые архитектурные формы – многоступенчатые арки, монументальный гладкий свод – создают спокойный и величавый архитектурный ансамбль станции.



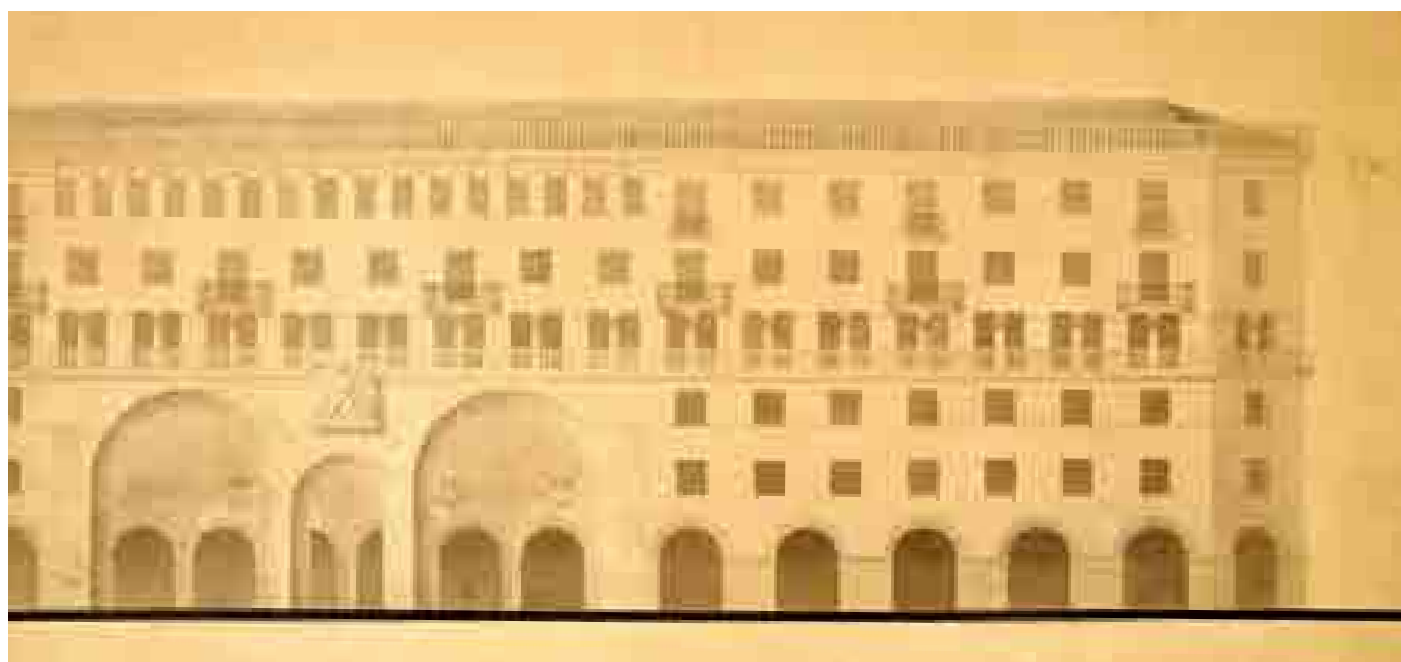
Наземный вестибюль.
На фризе надпись: «Метрополитен
имени Л.М. Кагановича станция
Серпуховская». 1950–1955 годы

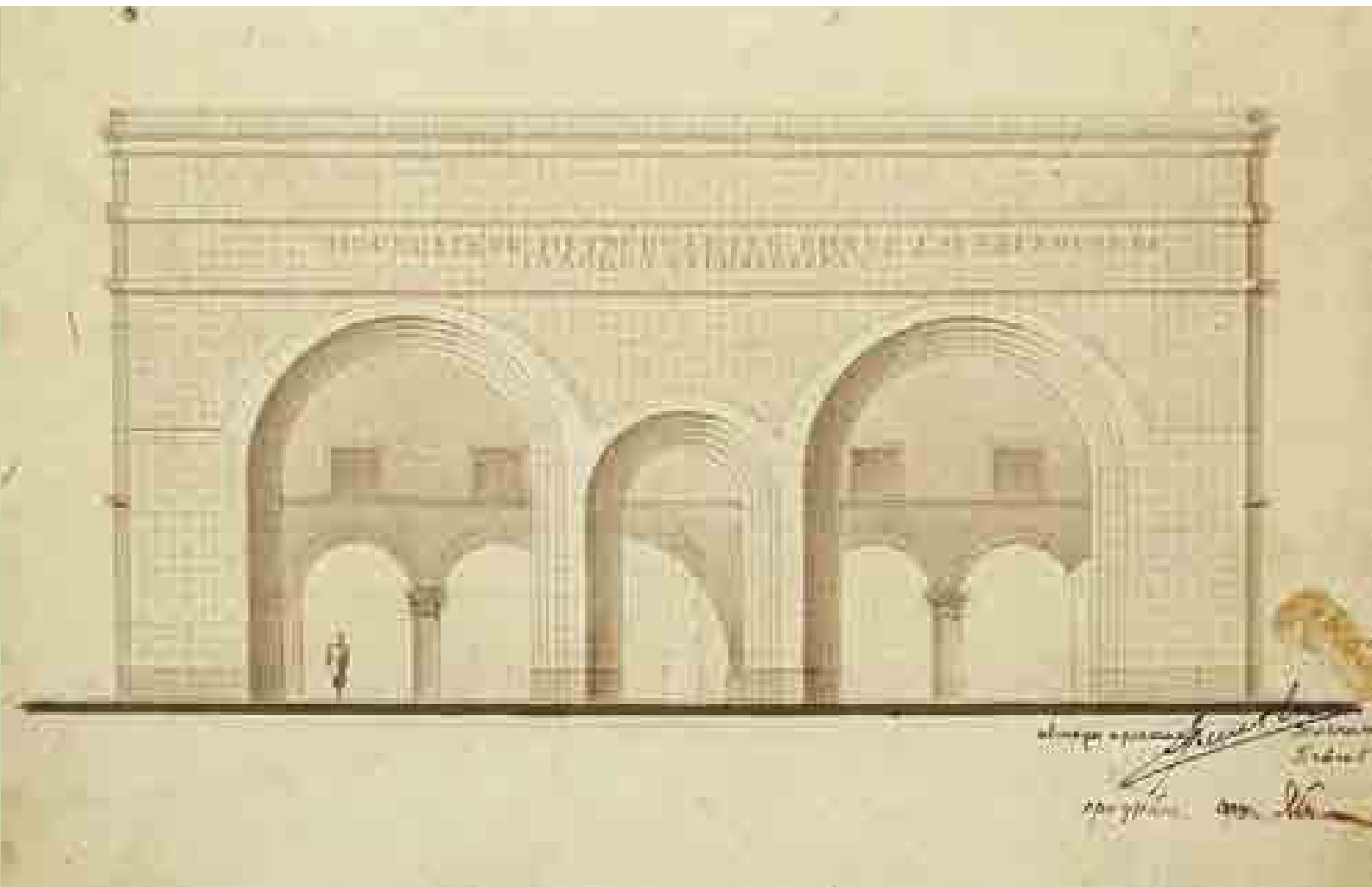


Современный вид.
Наземный вестибюль
станции «Добрынинская»
за прошедшие десятилетия
практически не изменился,
если не считать названия на
фризе и оформления дверей.
Перед входом в 1967 году был
установлен бюст большевика
Петра Добрынина.
(Фото: М. Куделя, 2024 г.)

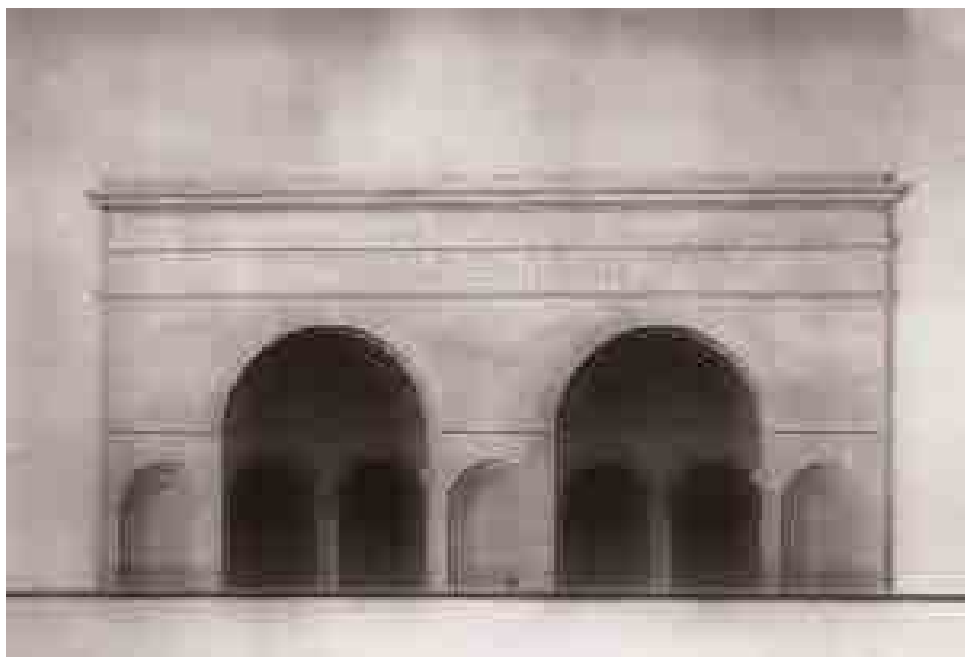


Проект наземного вестибюля станции «Серпуховская».
Вариант. Арх.: Л.Н. Павлов, М.А. Ильин, М.А. Зеленин. 1948 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)

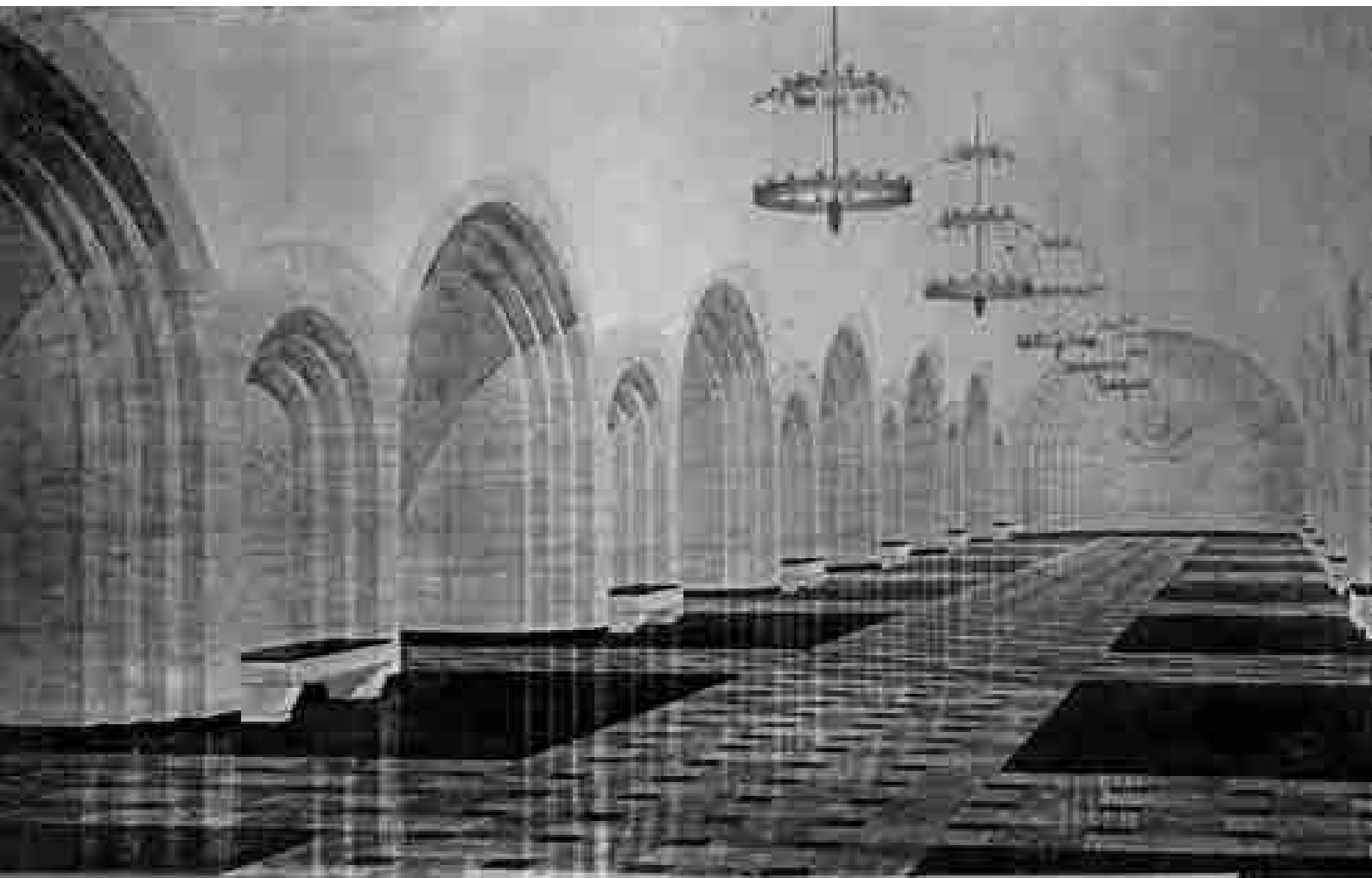




► Проект.
Наземный вестибюль.
1948 год. (Из архива семьи
арх. Л.Н. Павлова)



◀ Проект наземного вестибюля
станции. Вариант, при
котором он станет частью
большого здания. Арх.:
Л.Н. Павлов, М.А. Ильин,
М.А. Зеленин. 1948 год. (Музей
архитектуры им. А.В. Щусева)



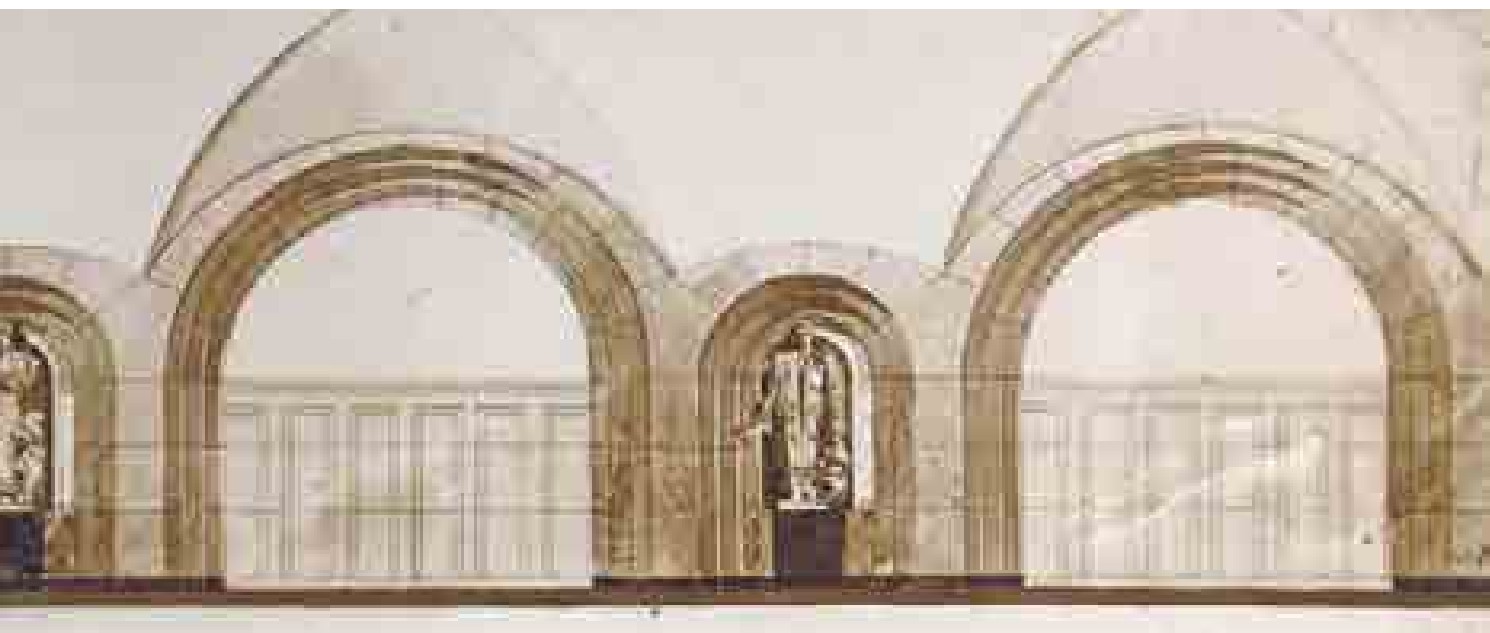
Проект центрального зала станции «Серпуховская».
Арх.: Л.Н. Павлов, М.А. Ильин,
М.А. Зеленин. 1948 год.



Проект. Центральный зал станции. Фрагмент развёртки. В нишах пилонов предлагалось установить скульптуры людей в национальных костюмах республик СССР. (Архив музея Мосметростроя)

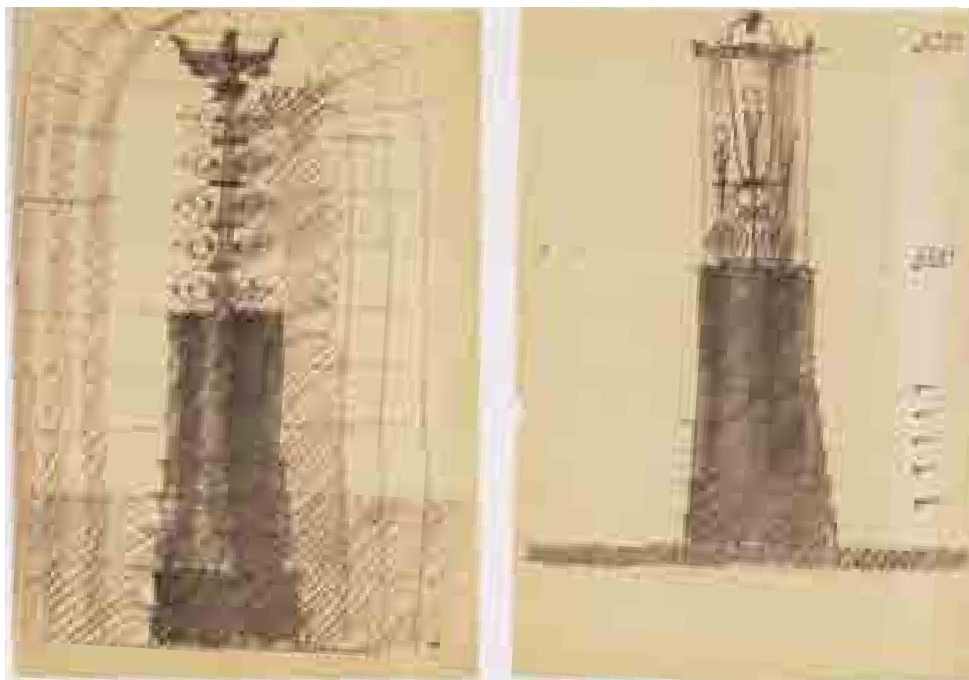


Проект центрального зала станции «Серпуховская». Арх.: Л.Н. Павлов, М.А. Ильин, М.А. Зеленин. 1948 год. (Музей архитектуры им. А.В. Шушова)





Проект перронного зала станции «Серпуховская».
(Из архива семьи арх. Л.Н. Павлова)



Эскизы светильников
для станции.
(Из архива семьи арх.
Л.Н. Павлова)



Павлов Леонид Николаевич (1909–1990)

Родился 27 июля 1909 года в Манглиси, Тифлисской губернии, ныне Манглиси, Грузия. В 1930 году Леонид окончил ВХУТЕМАС, где учился у таких выдающихся мастеров, как А.А. Веснин и И.И. Леонидов. В то время Леонид Павлов был одним из участников группы архитекторов, которая разрабатывала проект социалистического расселения при Магнитогорском металлургическом комбинате. После окончания учёбы Павлов работал художником в Государственном театре имени Вс. Мейерхольда. Затем он перешёл в мастерскую В.А. Веснина, которая проектировала ДнепроГЭС.

В 1937–1941 годах Леонид Николаевич учился в аспирантуре Академии архитектуры СССР под руководством И.В. Жолтовского и А.В. Щусева. По окончании аспирантуры он создал несколько работ в стиле советского неоклассицизма, наиболее известные из них – это улица в восстановленном после войны Севастополе (1949–1950 гг.) и станция метро **«Серпуховская»** в Москве (ныне **«Добрынинская»**; 1950 г.; совместно с архитекторами М.А. Зелениным и М.А. Ильиным).

С 1951 года Павлов работал в институте «Моспроект», где занимался планировкой и застройкой Юго-Западного района столицы. В 1959 году он участвовал в конкурсе проектов Дворца Советов на Ленинских горах. В 1960–1962 годах Леонид Николаевич работал в Управлении по проектированию комплекса на западном берегу Москвы-реки для Всемирной выставки 1967 года. Однако советское руководство отказалось от проведения выставки в Москве и она прошла в Монреале (Канада). Затем он перешёл в «Моспроект-2», где возглавил мастерскую.

В 1960–1970-е годы Павлов активно разрабатывал новые типы зданий, включая вычислительные центры и станции технического обслуживания автомобилей (СТОА). Он также участвовал в международных конкурсах на проекты здания библиотеки в Дублине (1961 г.) и центрального комплекса делового района Дефанс в агломерации Парижа (1982 г.).

Среди наиболее известных построек Л.Н. Павлова в Москве можно выделить СТОА «Жигули» (1966–1977 гг.) на пересечении Варшавского шоссе и Московской кольцевой автомобильной дороги, а также комплекс Центрального экономико-математического института (1970–1978 гг.).

Во второй половине 1970-х годов, с наступлением эры постмодернизма, Павлов вернулся к использованию исторических мотивов в архитектуре. Наиболее успешным примером такого подхода стало здание Музея В.И. Ленина в Горках Ленинских под Москвой (проект 1975–1984 гг., строительство 1985–1987 гг.).

Наиболее значимые постройки Л.Н. Павлова в Москве: новое здание Госплана СССР в Георгиевском переулке (1965–1969 гг.), вычислительный центр Центрального статистического управления СССР (1968–1980 гг.), здание Госбанка СССР (1974–1996 гг.), музей «Траурный поезд В.И. Ленина» у Павелецкого вокзала (1977–1979 гг.) и станции метро **«Серпуховская»** (радиальная) и **«Нагатинская»**. Обе построены в 1983 году.

Умер Леонид Николаевич 18 сентября 1990 года. Был похоронен на Кунцевском кладбище.



Янсон-Манизер Елена Александровна (1890–1971)

Родилась 17 ноября 1890 года в Петергофе. В 1902 году семья переехала в Санкт-Петербург. Окончив гимназию в 1911 году, Елена поступила на архитектурные курсы Петроградских государственных свободных художественно-учебных мастерских (ПГСХУМ). В 1914 году стала студенткой архитектурного факультета Политехнического института. В 1917 году она выдержала экзамен на архитектурный факультет Академии художеств (в те годы ВХУТЕМАС). В 1918 году Елена Янсон принимала активное участие в создании Первого государственного кукольного театра марионеток в Петрограде, где вырезала из дерева кукол и детали декораций, что являлось по её собственным словам: «моими первыми шагами в скульптуре». Это занятие настолько увлекло Елену Янсон, что в 1921 году она перешла с архитектурного факультета Академии художеств на скульптурный, в мастерскую профессора Матвея Генриховича Манизера, став его ученицей, а в дальнейшем – женой. На 3 курсе Елена Янсон участвовала в открытом конкурсе на памятник В.И. Ленину у Финляндского вокзала и получила 5-ю премию. В 1925 году, защитив диплом, Елена окончила Академию художеств.

Рельефы в медальонах для интерьеров станции метро «Динамо»: «Фигурист» и «Боксёр». 1938 год. Гипс. В интерьерах станции представлены в фарфоре. (Из семейного архива скульптора)



Тема «Человек в движении» всегда была любимой для скульптора Елены Янсон-Манизер, и героям спорта и балета посвящена бо́льшая часть её творчества.

Среди её работ – серия станковых скульптур на тему спорта: «Старт в воду», «Баскетболистка», «Ядрометатель» (авторское название – «Толкатель ядра»), созданные в 1926 году, были отлиты в легкоплавком металле и вручались в качестве призов на спортивных соревнованиях тех лет, «Футболист» (1927 г.); садово-парковые скульптуры: «Дискоболка» (1935 г.), «Девушка на буме» (1936 г.) были отлиты в бронзе и установлены в центральных парках культуры и отдыха в Москве и в Ленинграде; «Две физкультурницы» (1937 г.), также отлитые в бронзе для выставки «Индустрия социализма», прошедшей в США и др.

Тема спорта по-новому зазвучала в оформлении станции метро **«Динамо»**. Для перронного зала Елена Александровна создала 24 однофигурных рельефа в виде круглых медальонов диаметром 90 см, посвящённых разным видам спорта. 16 из них были отлиты в фарфоре в 1938 году и 8 – позднее, в 1953 году, в фаянсе, когда станция ремонтировалась. Также она – автор многофигурных фризов наземных павильонов станции.

В 1949 году Янсон-Манизер создала для станции **«Серпуховская»** (позднее **«Добрынинская»**) 16 барельефов в мраморе (по числу республик СССР), а также рельефный портрет И.В. Сталина в окружении знамён, который размещался на торцевой стене. К сожалению, он утрачен, как и 4 барельефа центрального зала. Её работы также можно увидеть в переходе со станции **«Театральная»** на станцию **«Охотный ряд»** – это овальные медальоны с портретами П.И. Чайковского и М.И. Глинки, а также настенные барельефы с изображением балетных пар. При установке гермозатвора был демонтирована художественно оформленная арка с двумя барельефами с изображением балерин.



Елена Александровна с супругом Матвеем Генриховичем и с сыном Отто в мастерской перед скульптурой Одетты. 1939 год. (Фото с сайта: www.oms.ru)



Работая над образами спортсменов, Елена Александровна Янсон-Манизер одновременно погрузилась в тему танца и балета, а с 1934 года и до конца жизни это стало главной темой её творчества. Её называют «летописцем» балетного искусства.

Уже первая работа – «Танцовщица» принесла автору заслуженный успех и, отлитая в бронзе сразу в двух экземплярах, она была установлена в ЦПКиО Ленинграда и Москвы. И поныне ленинградская «Танцовщица» продолжает своей танец в саду Академии имени А.Я. Вагановой в Санкт-Петербурге.

Елена Александровна виртуозно передаёт красоту движения. В её работах запечатлены мгновения танца не только великих балерин – Галины Улановой, Майи Плисецкой, прекрасных артистов Большого и Мариинского театров (невозможно перечислить все имена), но и будущих звёзд, только делающих первые шаги в балете. Елена Александровна создала целые спектакли в скульптуре, в её произведениях оживают персонажи балетов «Бахчисарайский фонтан», «Египетские ночи», «Лебединое озеро», «Ромео и Джульетта», «Каменный цветок» и многих других. Мнение известного балетного критика Н. Рославлевой: «Пожалуй, ни одна фотография не даёт такого представления о пластической гибкости балерины, о выразительности её тела, как эти скульптуры». Сказанное о работах Янсон-Манизер, посвящённых М. Плисецкой, – верно и для всей балетной серии мастера. Её «Одетта» (Г. Уланова) ещё при жизни балерины, в 1984 году, была установлена в Стокгольме перед Королевским музеем танца и является мировым символом балета.

В 1950-е годы некоторые скульптуры-статуэтки Елены Янсон-Манизер были выпущены ЛФЗ (Ломоносовский фарфоровый завод) в фарфоре и заводом Каслинского литья – в металле. Они пользуются большим успехом и продолжают выпускаться обоими заводами.

Елена Александровна – автор портретов всемирно известных писателей, знаменитых артистов и спортсменов; создатель различных монументально-декоративных композиций, спортивных призов, памятных медалей и ряда скульптурных надгробий деятелям культуры, науки и искусства СССР.

Произведения скульптора находятся в Русском музее, Эрмитаже, Государственной Третьяковской галерее, многочисленных музеях, частных коллекциях в России и за рубежом. Е.А. Янсон-Манизер – заслуженный деятель искусств РСФСР, профессор.

Умерла Елена Александровна 21 сентября 1971 года в Москве. Была похоронена на Новодевичьем кладбище рядом с мужем.



Первоначальный (временный)
 гипсовый барельеф на торцевой
 стене станции «Серпуховская»
 с профилем И.В. Сталина и строкой
 из гимна СССР над гербом.
 1949 год. Скульптор:
 Е.А. Янсон-Манизер.
 (Музей архитектуры
 им. А.В. Щусева)

Раскрашенное фото эскиза барельефа
 для станции «Серпуховская».
 Возможно, рассматривался вариант,
 при котором знамёна и ленты могли
 быть выполнены из красного камня.
 (Из семейного архива скульптора)



Мраморный барельеф на торцевой стене станции. Рисунок барельефа несколько изменён по сравнению с предыдущим, гипсовым, вариантом. Скульптор: Е.А. Янсон-Манизер. 1951 год. (Фото с сайта: www.pastvu.com)

Современный вид. В годы борьбы с культом личности мраморный барельеф был сбит, а на его месте устроена мозаика «Утро космической эры» работы художника С.А. Павловского. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)





Верхнее фото – интерьер наземного вестибюля станции в 1950–1951 годы. (С сайта: www.transphoto.ru)
 Среднее фото – интерьер вестибюля в период 1951–1956 годов. В центре зала скульптура И.В. Сталина. Установлены торшеры и на стене мозаичный триптих. (Фото: А.А. Тартаковский. Архив Музея Москвы). Внизу – современный вид. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Мозаика «Военный парад на Красной площади». Работа художников Г.И. Рублёва и Б.В. Иорданского. Установлена к 1 мая 1951 года. (Фото: А.А. Тартаковский. Архив Музея Москвы)

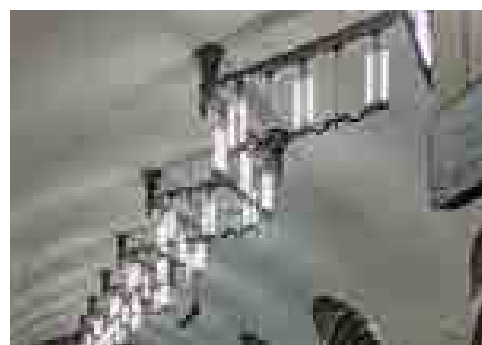
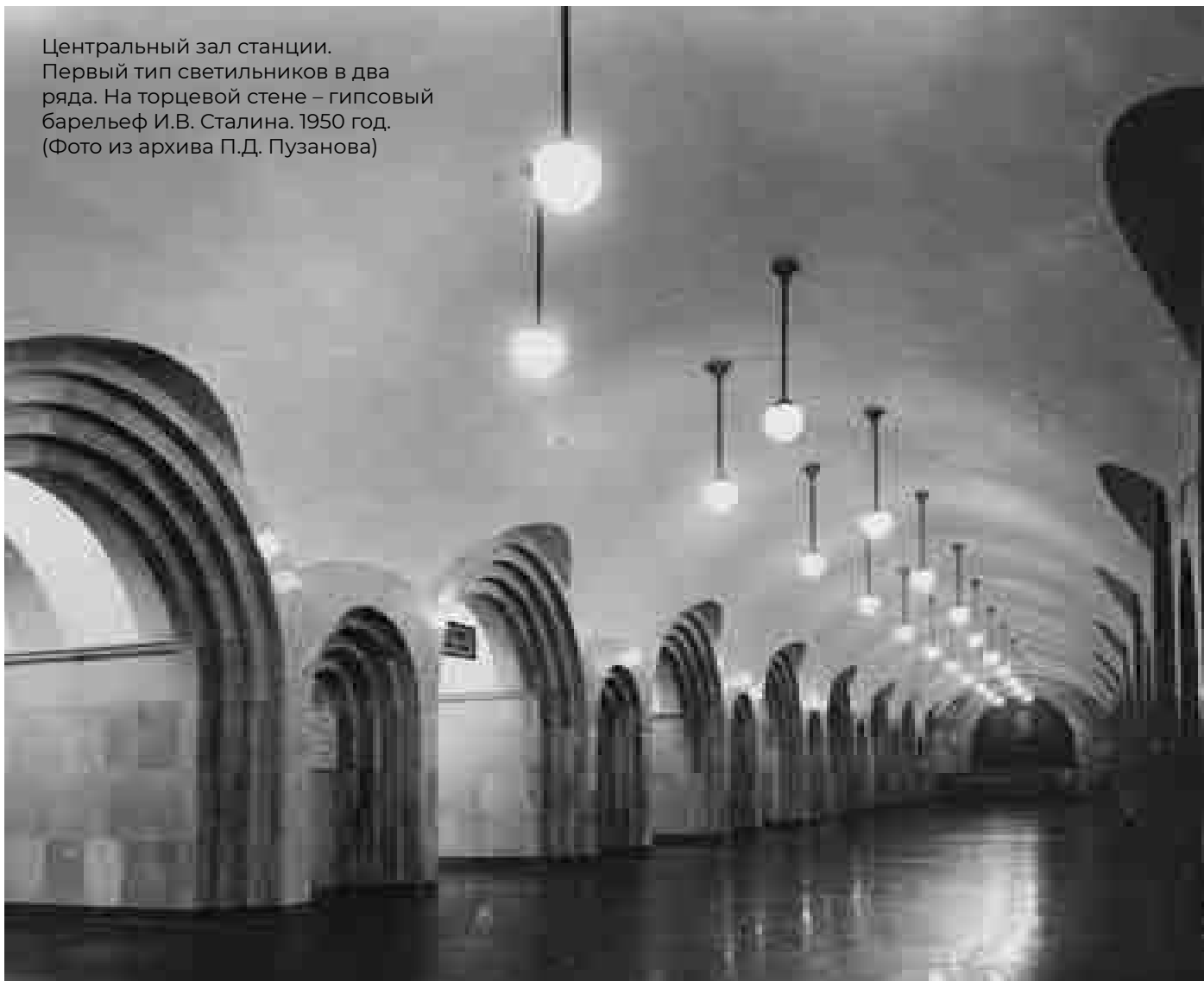


Центральная часть триптиха. Гипсовая скульптура «Сталин за трибуной» работы Д.П. Шварца. Была установлена в 1951 году, убрана в 1956 году в рамках борьбы с культом личности. (Фото: А.А. Тартаковский. Архив Музея Москвы)



Мозаика «Парад спортсменов на Красной площади». Работа художников Г.И. Рублёва и Б.В. Иорданского. Установлена к 1 мая 1951 года. (Фото: А.А. Тартаковский. Архив Музея Москвы)

Центральный зал станции.
Первый тип светильников в два
ряда. На торцевой стене – гипсовый
барельеф И.В. Сталина. 1950 год.
(Фото из архива П.Д. Пузанова)



Современный
вид светильников. Станция
«Добрынинская».
(Фото: М. Куделя, 2024 г.)

Перронный зал станции.
Первый тип светильников в один ряд.
1950 год. (Фото из архива
П.Д. Пузанова)



Центральный зал станции. Второй тип светильников. На торцевой стене ещё гипсовый барельеф И.В. Сталина. Фото после 1951 года. (Архив музея Мосметростроя)



Немного изменилось оформление дверей наземного вестибюля. Исчез декоративный элемент внизу



название станции при открытии

ПАВЕЛЕЦКАЯ

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«ПАВЕЛЕЦКИЙ ВОКЗАЛ»

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «ПАВЕЛЕЦКАЯ» С 1 ЯНВАРЯ 1950 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

АРХИТЕКТОРЫ: Н.Я. Колли, И.Н. Кастель

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЯ: Н.Я. Колли, И.Н. Кастель

СКУЛЬПТОР: М.Г. Манизер

ХУДОЖНИКИ: И.М. Рабинович (фриз наземного вестибюля),

П.Д. Корин (мозаика на торцевой стене центрального зала)

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: А.Н. Пирожкова

Станция «Павелецкая», как уже указывалось, близка по своему масштабу и планировочной схеме новой станции метро «Парк культуры и отдыха». Однако её конкретная архитектурно-стилевая характеристика иная и стоит вообще несколько особняком в ряду архитектурных произведений, созданных на новой линии метрополитена. Архитектура станции несколько абстрактна, академична, хотя и выполнена с несомненным мастерством. Можно сказать много положительного о колористическом её решении. Культура прорисовки фрагментов, подбор мраморных инкрустированных панелей, монументальность мраморных колонн из цельных мраморных блоков, рисунок мраморных капителей и баз выявляют вкус и высокий профессиональный уровень авторов, создают впечатление монументальности и богатства. Но одного лишь формального мастерства недостаточно для создания произведения искусства, если в основе произведения нет глубокой идеи. Архитектурный стиль станции интерпретирует образцы и мотивы раннего итальянского Возрождения, он подражателен. В работе авторов не ощущается творческого, критического отношения к наследию, идейной и художественной глубины и самостоятельности. Это, в частности, проявилось в прорисовке капителей, в рисунке и расцветке мраморных инкрустаций и т. д.

Вместе с тем, следует всячески приветствовать стремление авторов применить в архитектуре метро богатую цветовую палитру. Цветовой орнамент из мрамора является украшением станции «Павелецкая». Свеж и оригинален декор свода, который производит впечатление большой легкости. Удачно объёмно-пространственное решение верхнего вестибюля. Авторы сумели остроумно сочетать круглую форму зала с многогранными в плане тамбурами касс.

Однако целый ряд несомненных достоинств, которых немало в архитектуре станции «Павелецкая», не снимает упрека к авторам. Созданная ими архитектура, интересная своей колористической гаммой, оставляет всё же впечатление некоторой холодности и увражности.



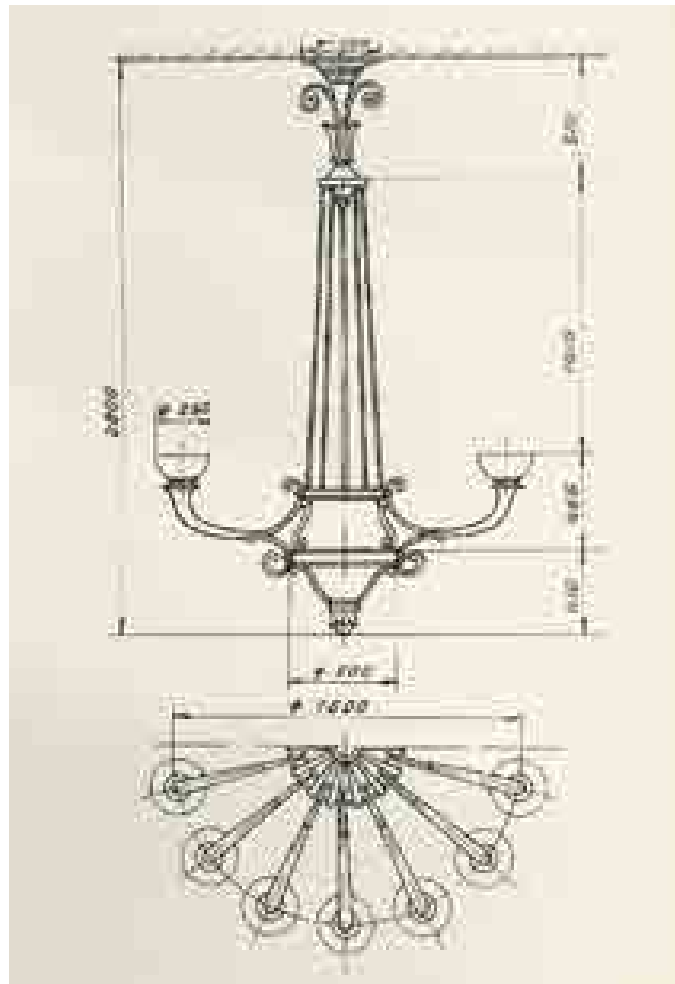
Проект наземного вестибюля станции «Павелецкая». Арх.: Н.Я. Колли, И.Н. Кастель. 1945 год. («Городское хозяйство Москвы». №8. 1949 г.)

На углу Вальной и Новокузнецкой улиц в шестизэтажном доме (было построено 7-этажное здание. – М.К.) будет расположен вестибюль станции «Павелецкая». Он займёт два нижних этажа дома. Архитектурная отделка вестибюля (авторы проекта – действительный член Академии архитектуры СССР Н. Колли и архитектор И. Кастель) посвящается теме «Победы Советской Армии» (Тема была заменена на «Сталинский план преобразования природы». – М.К.). Центральный зал будет украшен мозаичным фризом, изображениями орденов и медалей, скульптурными гирляндами. Из этого вестибюля пассажиры смогут пройти на существующую станцию Замоскворецкого радиуса метро, а также на новую, ныне строящуюся станцию «Павелецкая».

«Московский большевик». № 50. 1948 г.

Современный вид. Наземный вестибюль станции.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

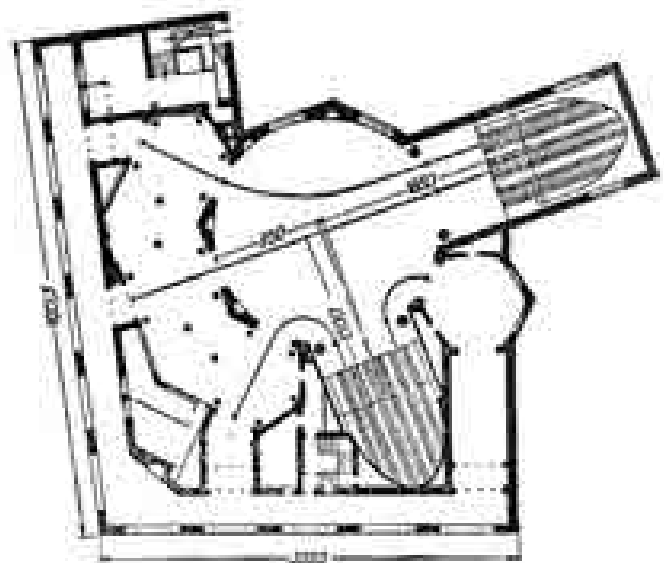




14-рожковая люстра над эскалаторами. Анодированный алюминий. 1953 год. Позже была демонтирована. (Архив музея Мосметростроя)



Кассовый зал. На стенах двухрожковые бра. («Городское хозяйство Москвы», №3, 1950 г.)



План наземного вестибюля станций «Павелецкая» Кольцевой и Замоскворецкой линий

Интерьер эскалаторного зала до оформления мозаикой фриза и установки панно на дальней стене. Начало 1950-х годов. (Архив музея Мосметростроя)

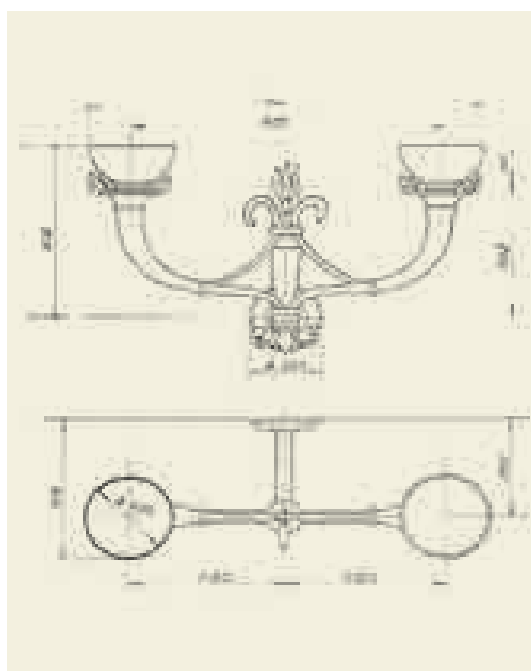
A black and white photograph of a subway station interior. The view is through a large, arched stone entrance. Above the arch, a decorative frieze runs along the wall. The ceiling is covered in a pattern of small, square tiles. A large, ornate chandelier hangs from the center of the ceiling. On the walls, there are several sconces. In the foreground, there are some small, dark objects, possibly benches or tables. The overall atmosphere is one of a mid-20th-century architectural space.



«Москва праздничная». Эскизы оформления подземного и верхнего вестибюля станции.
Художник: И.М. Рабинович. 1949–1950 годы. (Архив РГАЛИ). Скорее всего на эскизе оформление торцевой стены подземного вестибюля. В итоге там был размещён барельеф с изображением В.И. Ленина и И.В. Сталина.
Скульптор: М.Г. Манизер



Двухрожковое
бра. (Архив музея
Мосметростроя)



Эскалаторный зал.
1957–1960 годы.
(Фото: И. Голанд)

Металлическое панно, обрамлённое
цементным рельефом,
тонируемым под бронзу.
На красном флаге до 1961 года
размещался профиль И.В. Сталина



Современный вид вестибюля станции.
Отсутствуют люстра в центре и бра на боковых стенах.
Со знамени на панно убран профиль И.В. Сталина.
(Фото: М. Куделя, 2024 г.)





Мозаика на фризe. Автор: И.М. Рабинович. В центре знамён профиль И.В. Сталина. 1950 год. (Музей архитектуры им. А.В. Шусева)



Мозаика посвящена Сталинскому плану преобразования природы, согласно которому предполагалось высадить более 4 млн гектаров леса, создать водоёмы для разведения рыбы и орошения полей, внедрить травопольные севообороты. Фриз состоит из 24 фрагментов. 20 фрагментов собраны из смальтовой мозаики, 4 – из яшмовой. Его украшают гирлянды дуба, клёна, сосны, акации и других деревьев, образующих лесозащитные полосы. Из яшмовой мозаики собраны четыре больших знамени. В центре каждого знамени находился барельеф И.В. Сталина.

Современный вид мозаичного фризa. Профили И.В. Сталина заменены на звёзды. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Центральный зал станции.
1950 год. (Архив музея
Мосметростроя)



Современный вид центрального зала станции «Павелецкая-кольцевая». На торцевой стене вместо барельефа мозаичное панно. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

название станции при открытии

ТАГАНСКАЯ

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

«ТАГАНСКАЯ ПЛОЩАДЬ»

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «ТАГАНСКАЯ» С 1 ЯНВАРЯ 1950 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

ПРОЕКТ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«КАМЕНЩИКИ» (1991 г., 1992 г.)

АРХИТЕКТОРЫ: К.С. РЫЖКОВ, А.А. МЕДВЕДЕВ, ПРИ УЧАСТИИ Л. ГРИПАЧЕВСКОЙ

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЯ: К.С. РЫЖКОВ, А.А. МЕДВЕДЕВ

СКУЛЬПТОРЫ: Е.П. БЛИНОВА, П.М. КОЖИН, А.Г. СОТНИКОВ, А.Д. БРЖЕЗИЦКАЯ, З.С. СОКОЛОВА

ИНЖЕНЕРЫ-КОНСТРУКТОРЫ: Д. ДМИТРИЕВ, Б.М. ПРИКОТ

Принципиально несомненно интересной работой является станция «Таганская», построенная по проекту К. Рыжкова и А. Медведева. В отличие от других пяти новых станций объёмно-пространственное решение станции «Таганская» сохранило общую форму и конструктивные габариты сводов туннелей. Авторами сделана попытка полностью использовать все внутренние конструктивные объёмы: стены станции в прямом смысле этого слова отсутствуют; конструктивная кривая сводов туннелей доходит почти до пола и покоится на мощном цоколе и скомпонованных у основания сводов скамьях. Это решение позволило получить свободное сводчатое помещение, которое благодаря широко использованным мотивам народного зодчества привлекает ясностью и своеобразием как своего пространственного облика, так и идейно-художественной трактовкой архитектуры. Центральной темой архитектурно-декоративной обработки станции служит идея прославления героических советских воинов. Но если в архитектуре станции «Курская» тема эта архитектурно разрешена в смелом использовании русских классических мотивов, то в станции «Таганская» она выражена в столь же отчётливом обращении к истокам народного творчества. Каждое из декоративных, ярких по колориту майоликовых панно, оформляющих устои сводов, содержит барельеф советских воинов разных видов оружия. Скульптурные портреты воинов даны в окружении богатого орнамента со знамёнами и военными доспехами. Ритмический ряд художественных майоликовых панно на устоях сводов подводит к главной теме – скульптурному панно в торце станции, изображающему товарища Сталина в окружении советских людей, восторженно славящих своего любимого вождя. Эта глубокая идея единства народа и вождя, армии и организатора её побед воплощена авторами с тем полнокровием, реализмом и богатством красок, которые присущи подлинно народным формам искусства.



Наземный вестибюль. При открытии на фасаде вестибюля размещался венок с буквой «М». На фризе надпись: «Метрополитен им. Л.М. Кагановича станция Таганская». Фото начала 1950-х годов. («Московский метрополитен». М., 1953 г.)



Современный вид.
Наземный вестибюль станции.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Проекты
наземного
вестибюля
станции
«Таганская».
1948 год





Проект. Станция метро «Таганская» Кольцевой линии в Москве. Перронный зал. Перспектива.
Арх. А.А. Медведев, К.С. Рыжков. При участии худ. А.К. Ширяевой. Апрель 1944 года.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Проведенный конкурс (имеется в виду конкурс Метрогипротранса, проведённый в 1951 году на строительство «глубокого Арбата», взамен станций мелкого залегания на перегоне «Арбатская» – «Киевская». – М.К.) имеет большое значение ещё и тем, что он позволил окончательно отбросить сомнение в возможности проектировать станции метро без привязки к месту. Это показало ещё практика строительства первого участка Большого кольца (Так в то время назвалась Кольцевая линия. – М.К.). Хотя тогда проекты делались для конкретных объектов, места для осуществления этих проектов были изменены. Так, проект, предназначенный для станции Курская, был осуществлён на станции Калужская. И, наоборот, предназначенный для Калужской – на Курской. Проект, который делался для Серпуховской, осуществлен на Таганской и т. д. Принятые для осуществления новые проекты также ещё не предназначены для определенных станций. Это говорит о том, что вполне возможно заблаговременно выдавать задания на проектирование новых станций, заблаговременно разрабатывать и утверждать эти проекты и тем самым устранить большой недостаток в архитектурном проектировании – задержку с выдачей проектов на производство.

«Метростроевец». №167.
18 июля 1951 г.

Судя по заметке в газете «Метростроевец», написанной главным архитектором Метрогипротранса К.С. Рыжковым, привычные нам станции метро могли находиться в совсем других местах. Произошла перестановка, видимо, на самой начальной стадии проектирования. Например, совместный проект К.С. Рыжкова и А.А. Медведова, датированный апрелем 1944 года, уже подписан как «станция Таганская».

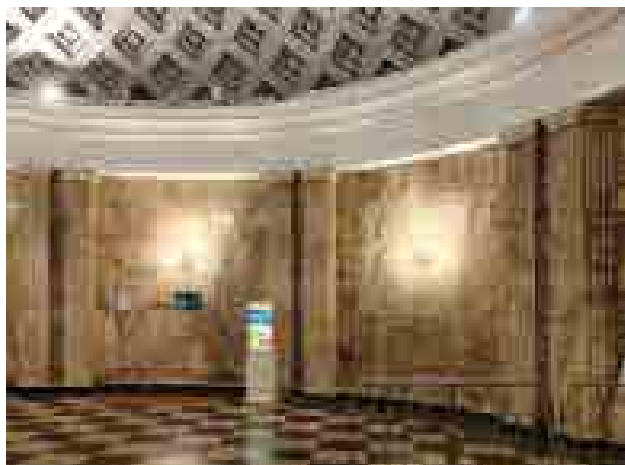


Проект. Развёртка стены. Фрагмент. Вариант.
Арх.: К.С. Рыжков и А.А. Медведев. 1948 год.
(С сайта www.n-metro.ru.)

Промежуточный эскалаторный зал.
(Ежегодник «Советская архитектура». 1951 г.)



Современный вид. Лавочки убраны, тип плафонов изменён. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)





Проект центрального зала
станции «Таганская».
Арх.: К.С. Рыжков и А.А. Медведев.
(«Огонёк», №2. 1946 г.)



Проект. Центральный зал
станции «Таганская». Вариант.
Арх.: К.С. Рыжков и А.А. Медведев

Рельефное оформление торцевой стены станции метро «Таганская» (кольцевая). Первый вариант, сделанный из гипса. Скульптор: Е. Блинова. 1950–1952 годы. (Фото: И. Шагин. Мультимедиа Арт Музея, Москва (МАММ))







Горельеф «Великому Сталину Слава». Белый фаянс.
Фото после 1953 года. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Раму панно составляли гербы 16-ти союзных республик, увенчанные государственным гербом СССР. Горельеф был установлен вместо временного гипсового варианта. Панно было разрушено во время строительство перехода на радиальную линию. Восстановлено в 2025 году, выше по лестнице перехода, с заметными отличиями.

Гирлянда ограды под большим горельефом.
Фото: А.А. Сорокин. 1950 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Центральный зал.
Кессоны покрашены
в тёмно-голубой цвет.
Фото начала 1960-х годов



Центральный зал.
Горельеф в переходе ещё
не установлен.
(Фото: М.Куделя, 2024 г.)

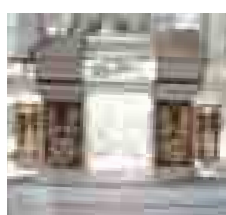


15 мая 2025 года был открыт воссозданный горельеф «Благодарность народа вождю-полководцу». Так как восстановить его на прежнем месте, после открытия перехода на радиальную станцию, не представлялось возможным, он был установлен выше по лестнице. Скульптурная композиция имеет меньшие размеры, чем были у оригинала. Это связано с меньшей площадью стены в этом месте. Производство горельефа проводилось без всякого афиширования в прессе и анонсировалось всего за несколько дней до его открытия. Работами занимался реставрационный отдел метрополитена. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Завершена отделка в глине центрального панно. Оно будет установлено на торцевой стене среднего зала. В центре под знаменем с изображением Ленина большой скульптурный портрет товарища Сталина – творца победы над немецким фашизмом и японским империализмом. Взрослые и дети, люди всех национальностей нашей Родины, чествуют своего великого вождя и полководца. Вдали видны кремлевские башни. Высоко в небе – разноцветные ракеты салюта. Раму панно составят гербы союзных республик, увенчанные государственным гербом СССР и орденом Победы (*Орден реализован не был. – М.К.*). Размер центрального панно – 45 квадратных метров. Оно будет сделано из белого фаянса на голубоватом фоне. Автор его – скульптор Е. Блинова.

«Вечерняя Москва». № 231. 28 сентября. 1949 г.

Сравнение барельефов. ►
(Чёрно-белые фото 1950 года – Музей архитектуры
им. А.В. Щусева, цветные фото 2025 года – М. Куделя)





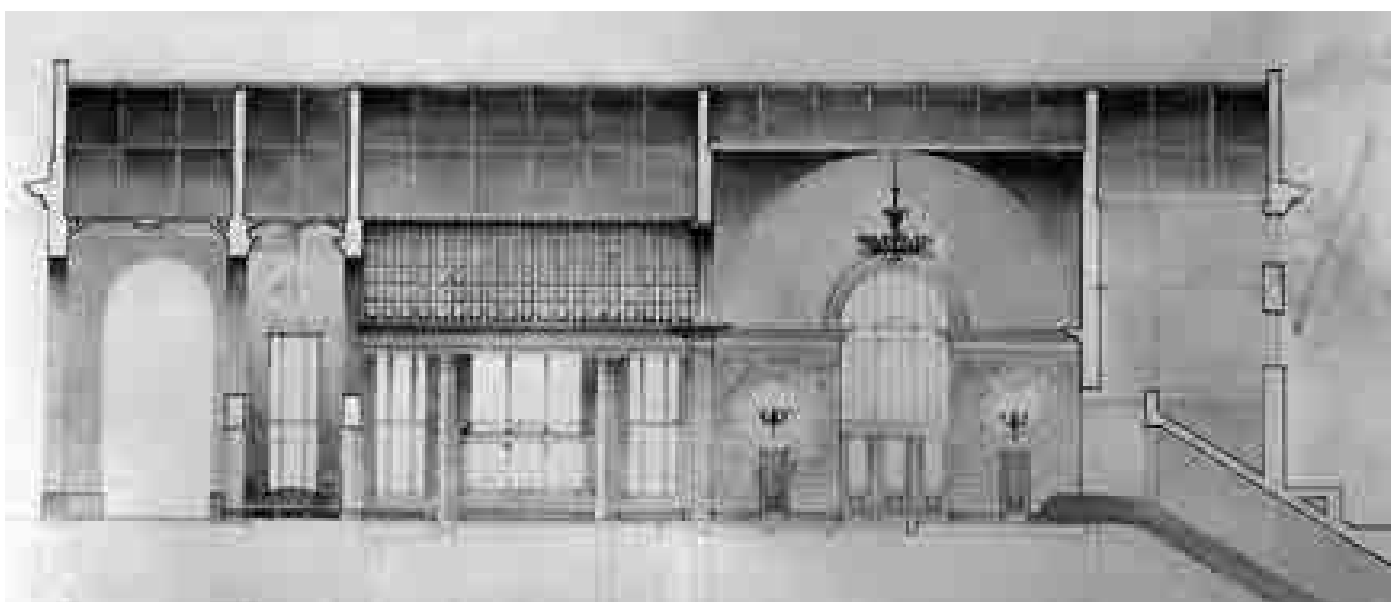
Люстра наземного
вестибюля.
Фото: А.А. Сорокин.
1950 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Люстра в интерьере эскалаторного зала.
(«Архитектура и строительство», №2. 1950 г.)



Современный вид. Люстра на потолке эскалаторного зала была демонтирована. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Продольный
разрез
наземного
вестибюля
(С сайта: [www.
metro.ru](http://www.metro.ru))

название станции при открытии

КУРСКАЯ

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

«КУРСКИЙ ВОКЗАЛ»

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «КУРСКАЯ» С 1 ЯНВАРЯ 1950 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

АРХИТЕКТОРЫ: Г.А. ЗАХАРОВ, З.С. ЧЕРНЫШЁВА

СКУЛЬПТОР: Н.В. ТОМСКИЙ

ИНЖЕНЕРЫ-КОНСТРУКТОРЫ: Л.И. ГОРЕЛИК, П.С. СМЕТАНКИН

Одной из наиболее удачных станций Большого кольца следует, несомненно, признать станцию «Курская», построенную по проекту Г. Захарова и З. Чернышёвой. Архитектура её является крупным вкладом в советское зодчество. Успех авторов тем более радует, что ряд работ архитектора Захарова носил на себе отпечаток эстетских влияний. Прислушавшись к общественной критике, пересмотрев свои идейно-творческие позиции, Г. Захаров встал на путь социалистического реализма, на путь конкретной архитектурно-строительной практики. Всё это плодотворно отразилось на его последней работе, являющейся, в сущности, первой большой практической работой как Г. Захарова, так и З. Чернышёвой. Архитектура станции «Курская», одной из крупнейших станций Московского метрополитена, со своеобразной анфиладой верхних и нижних залов, сложных переходов является несомненным достижением не только авторов, но и советской архитектуры в целом. Г. Захаров и З. Чернышёва сумели просто и реалистично решить проблему художественной формы, выражающей глубокую идею, и достигли замечательных по красоте и силе воздействия архитектуры результатов. Общее впечатление от архитектуры станции – это мужественная сила, величавость, особенно осязаемая в верхнем вестибюле, построенном в виде многогранной ротонды, образованной круглыми каннелированными мраморными колоннами.

Через мощный портал из кассового зала раскрывается превосходная перспектива вестибюля, замыкаемая нишей, в которой установлена скульптура И.В. Сталина, мастерски выполненная скульптором Н. Томским. Удачное местоположение скульптуры вождя, композиционное решение вестибюля, подчинённое центральной задаче – выявлению огромной значимости общей идеи, определили высокий творческий уровень архитектуры, тема которой посвящена великому вождю. Выразительная композиция ротонды, торжественная надпись, высеченная золотом по антаблементу, лёгкий вспарушенный свод, придающий сооружению необычайную лёгкость, характер эпичности, героики, отличающий архитектуру зала, – всё это служит целостным и сильным фоном для скульптуры вождя. Просто, монументально и выразительно решён главный зал станции. Металлические столбы, поддерживающие свод, облицованные мрамором, представляют собой мощные, сравнительно редко расставленные пилоны, имеющие каннелированную полукруглую форму со стороны центрального зала. Они создают монументальный, классически ясный и в то же время торжественный интерьер станции.



Наземный вестибюль станции.
Конец 1950-х годов.
(Архив музея Мосметростроя)



Наземный вестибюль станции.
Боковой выход со станции. 1960 год



Современный вид. Боковой фасад
вестибюля частично застроен новым
зданием Курского вокзала.
(Фото: М. Кудея, 2025 г.)

Проект. Поперечный разрез зала наземного вестибюля.
Арх.: Г.А. Захаров и З.С. Чернышёва. 1947 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Проект. Наземный вестибюль.
Арх.: Г.А. Захаров и З.С. Чернышёва.
1947 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)





Скульптура И.В. Сталина.
Автор: Н.В. Томский. 1950 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



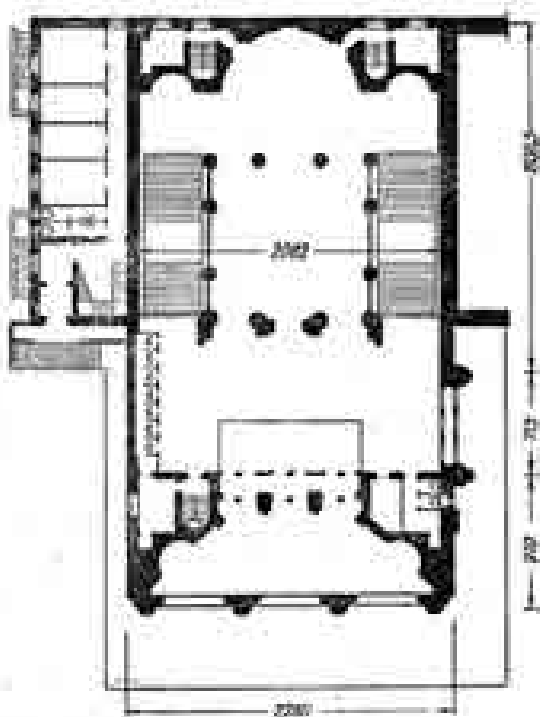


Последняя из шести станций первого утверждённого участка – станция «Курская» (архитектор Г. Л. Захаров). Конструкция этой станции отличается от обычной станции пилонного типа. Здесь налицо также пилон, но вследствие применения для его устройства особых металлических конструкций пилоны придана удлиненная форма сравнительно небольшой ширины. Архитектор Захаров использует для облицовки пилона белый мрамор и заканчивает пилон со стороны центрального зала глубоко каннелированной полуколонной, не имеющей ни базы, ни капители. Простой формы плинт служит опорой для арок, перекрывающих проходы.

Композиция заканчивается карнизом и полосой лепных украшений, расположенных на своде. Полоса состоит из гирлянд и медальонов. В центре зала проектируется купольное помещение для перехода на существующую станцию метрополитена «Курская» строительства второй очереди. Для связи с железнодорожным вокзалом и для выхода в город проектируется павильон, который будет встроен в здание Курского вокзала.

Предстоит большая работа по дальнейшей разработке проектов и строительству станций, в результате которых Москва получит ряд новых значительных произведений советского зодчества.

«Городское хозяйство Москвы». №4. 1947 г.



План наземного вестибюля станции «Курская». 1946–47 годы.

Проект и разрез центрального зала станции. 1946–47 годы. Арх.: Г.А. Захаров и З.С. Чернышёва. (Архив музея Мосметростроя)





Скульптура в центральном зале станции. Фрагмент проекта. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)

Конкурсный проект станции метро «Курская» Кольцевой линии. 1-й вариант. Центральный зал. Перспектива. Арх. Г.П. Гольц, 1944–45 годы. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Конкурсный проект
станции метро
«Курская» Кольцевой
линии. 2-й вариант.
Перспективы
платформы и
центрального зала.
Арх. Г.П. Гольц.
1944–45 годы. (Музей
архитектуры
им. А.В. Щусева)



ЭСКИЗ СТАНЦИИ МЕТРО «КУРСКАЯ» 2-й ВАРИАНТ



Аванзал наземного вестибюля станции. Во время борьбы с культом личности упоминание И.В. Сталина было убрано. На фризе сокращённое четверостишие гимна СССР. (Фото: А. Попов для сайта www.metro.ru)



Современный вид. Строки из гимна СССР были даны полностью во время реставрации 2015 года. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Фрагмент интерьера наземного вестибюля станции. За торшером, слева – боковой выход в город. Фото, предположительно, начала 1950-х годов. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)

Современный вид. Боковой выход в город слева закрыт и застроен служебным помещением. Плафоны торшеров и бра внизу были заменены. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



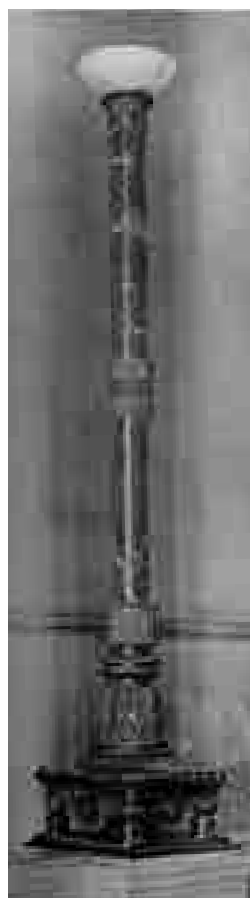


Скульптура И.В. Сталина.
Автор: Н.В. Томский.
Предположительно, 1950 год.
(Из коллекции П.Д. Пузанова)

Аванзал станции. Без декоративного оформления колонн. В нише торцевой стены установлена скульптура И.В. Сталина. Пол выложен керамической плиткой. 1950 год.



Изменилась форма плафона у торшеров. (Фото: слева – музей Мосметростроя, 1953 год. Справа – М. Куделя, 2025 год.)



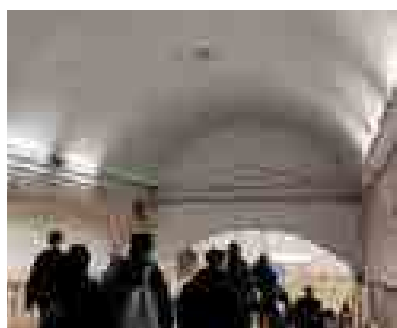
Современный вид. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



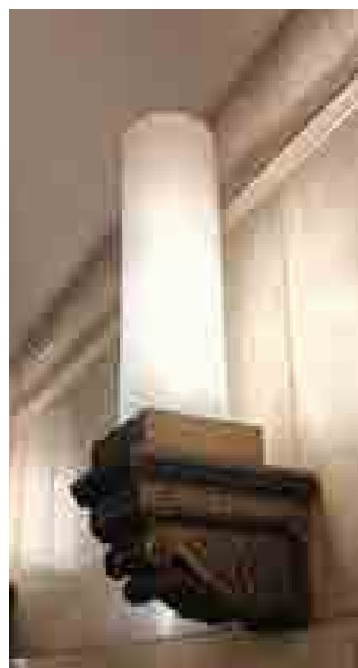
▲ Фото 1954 года. (Архив музея Мосметростроя)

◀ Современный вид центрального зала. Вместо торцевой стены – переход на станцию «Чкаловская». (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Центральный зал станции.
(«Московское метро». М., 1980 г.)



◀ Современный вид. Вместо оригинальной люстры переход освещают лампы дневного света. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



▶ Сравнение первоначального и современного торшеров центрального зала, а также настенных светильников нижнего аванзала у эскалаторов. (Чёрно-белые фото слева – архив музея Мосметростроя, 1953 г. Цветные фото – М. Куделя, 2025 г.)



Торшер в переходе станции. 1950 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Шушова)



Современный вид. Торшер отсутствует, как и две колонны портика. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Современный вид.
Полусферические светильники
заменены на лампы дневного света.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.) ▼



Переход. Фото: Л.А. Мишин, 1959 год.
(Из частного архива)



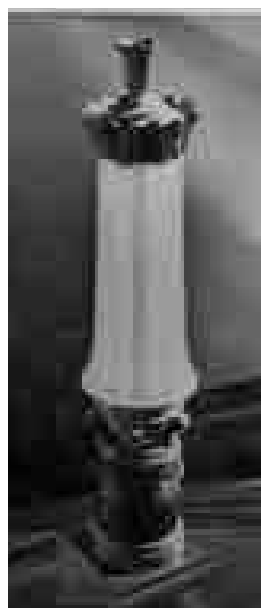


Переход между кольцевой и радиальной станциями «Курская». Вид со стороны радиальной. Пол выложен мелкой керамической плиткой. Справа и слева, в нишах, установлены торшеры. Фото начала 1950-х годов. (Архив музея Мосметростроя)

Современный вид. Торшеры перехода были утрачены во время установки гермозатвора. Также утрачены колонны портика. На полу керамическая плитка была заменена на гранитную без сохранения орнамента. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Светильник на эскалаторе станции. 1953 год. (Архив музея Мосметростроя)

Современный вид. Светильник на эскалаторе. Новый тип. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



название станции при открытии

КОМСОМОЛЬСКАЯ

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«Комсомольская площадь»

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «Комсомольская» с 30 января 1952 года по наши дни

ПРОЕКТЫ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«КАЛАНЧЁВСКАЯ» (1991 г.), «Три вокзала» (1992 г.), «Вокзальная» (1992 г.)

АРХИТЕКТОРЫ: А.В. Щусев, В.Д. Кокорин, А.Ю. Заболотная, при участии О.А. Великорецкого и А.Ф. Фокиной

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЯ: А.В. Щусев, В.С. Варванин

ХУДОЖНИК: П.Д. Корин

СКУЛЬПТОРЫ: Г.И. Мотовилов (барельефы наземного вестибюля), С.В. Казаков и А.М. Сергеев (барельефы центрального зала подземного вестибюля)

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: А.М. Семёнов

Яркий пример освоения наследия, направленного к поискам национальной формы и созданию сильного, жизнерадостного образа, является станция метро «Комсомольская-кольцевая». Архитектор Щусев в содружестве с художником Кориным и другими соавторами ещё раз показал себя знатоком русского и всего мирового наследия и большим мастером в использовании наиболее ценного в нём для решения больших задач советского зодчества. Архитектура станции метро как бы продолжает и развивает ансамбль Комсомольской площади, архитектурным центром которого является Казанский вокзал. Уже в архитектуре наземного павильона видно использование зодчим форм русской архитектуры XVII в. (пластическое убранство фасадов и зала внутри) в сочетании с формами русского классицизма (портик, ордер и объёмная композиция). К сожалению, замысел зодчего в решении наземного павильона искажён. Вместо увенчания павильона кровлей в форме золочёного русского шлема применена вычурная барочная форма покрытия. Это, пожалуй, основной существенный недостаток данного произведения. Вся сила архитектуры станции, её идейного замысла раскрывается в анфиладе залов. Из портика через прямоугольный кассовый зал пассажир попадает в восьмигранный перекрытый куполом предэскалаторный зал, благородство и сила образа которого подчёркиваются белизной фона, сочной и смелой пластикой лепного убранства купола в сочетании с барельефами. Из этого зала эскалатор подводит к переходу. Коричневые тона полированного мрамора стен сочетаются здесь с белым сводом, строгим в своей простоте. Переход своими сдержанными формами как бы подготавливает к восприятию главного звена всей композиции – перронного зала станции.

Зал раскрывается зрителю с высоты из небольшого купольного зала, завершающего переход и поражает своим красочным великолепием. Огромный, залитый тёплым «солнечным» светом могучих люстр, украшенный мозаикой и позолотой, зал восхищает зрителя, как сказочное видение. Центральный неф, обрамлённый по бокам аркадами серого мрамора на мощных гранёных колоннах, увенчан белым сводом. Этот свод, составляющий главное в композиции зала, привлекает к себе внимание зрителя силой и гармонией своих форм, могучей и сочной пластикой лепных украшений в сочетании с яркими цветовыми пятнами золочёной арматуры на красном фоне по бокам свода и нежным колоритом мозаик, идущих по его верху. Эти мозаики усиливают силу образа, рассказывая нам эпизоды героической борьбы могучего русского народа с внешним врагом за свою независимость. Мозаичные панно с изображением Александра Невского, Дмитрия Донского, Суворова, Кутузова, завершаются изображением парада победы славной Армии советского народа у стен древнего Кремля перед мавзолеем Ленина, перед вождём и полководцем великим Сталиным.



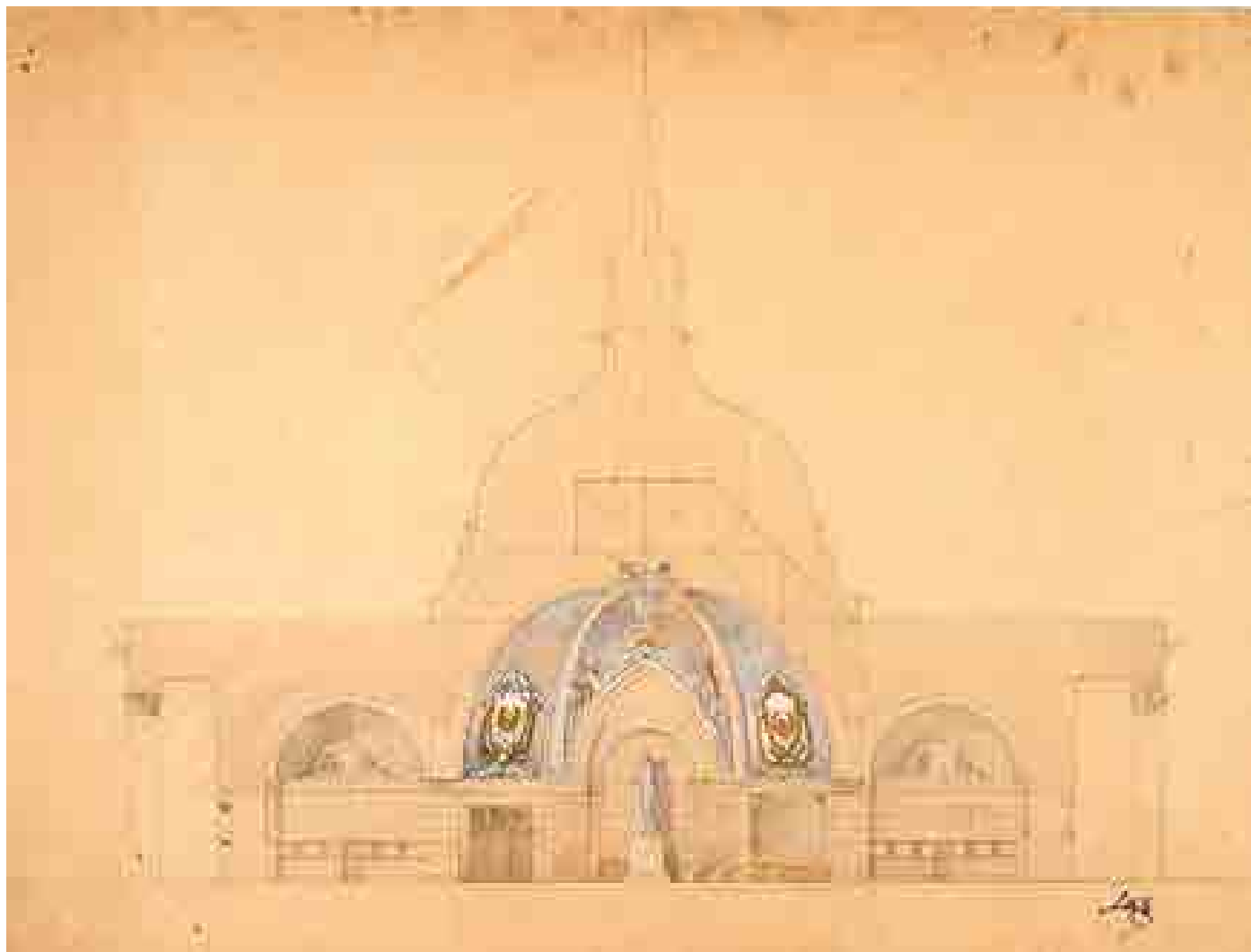
Наземный вестибюль станции
«Комсомольская». 1960–е годы

Снаружи наземный павильон метро увенчан куполом своеобразной формы. По замыслу зодчего, он должен был быть украшен чеканным орнаментальным узором. Главный вход отмечен шестиколонным монументальным портиком. Зодчий, разрабатывая свой проект, прекрасно представлял себе то место, которое займет проектируемая им станция в ансамбле всей площади.

«Произведения академика
А.В. Щусева, удостоенные
Сталинской премии». М., 1954 г.

Проект вестибюля станции
(«Произведения академика
А.В. Щусева, удостоенные
Сталинской премии». М., 1954 г.)

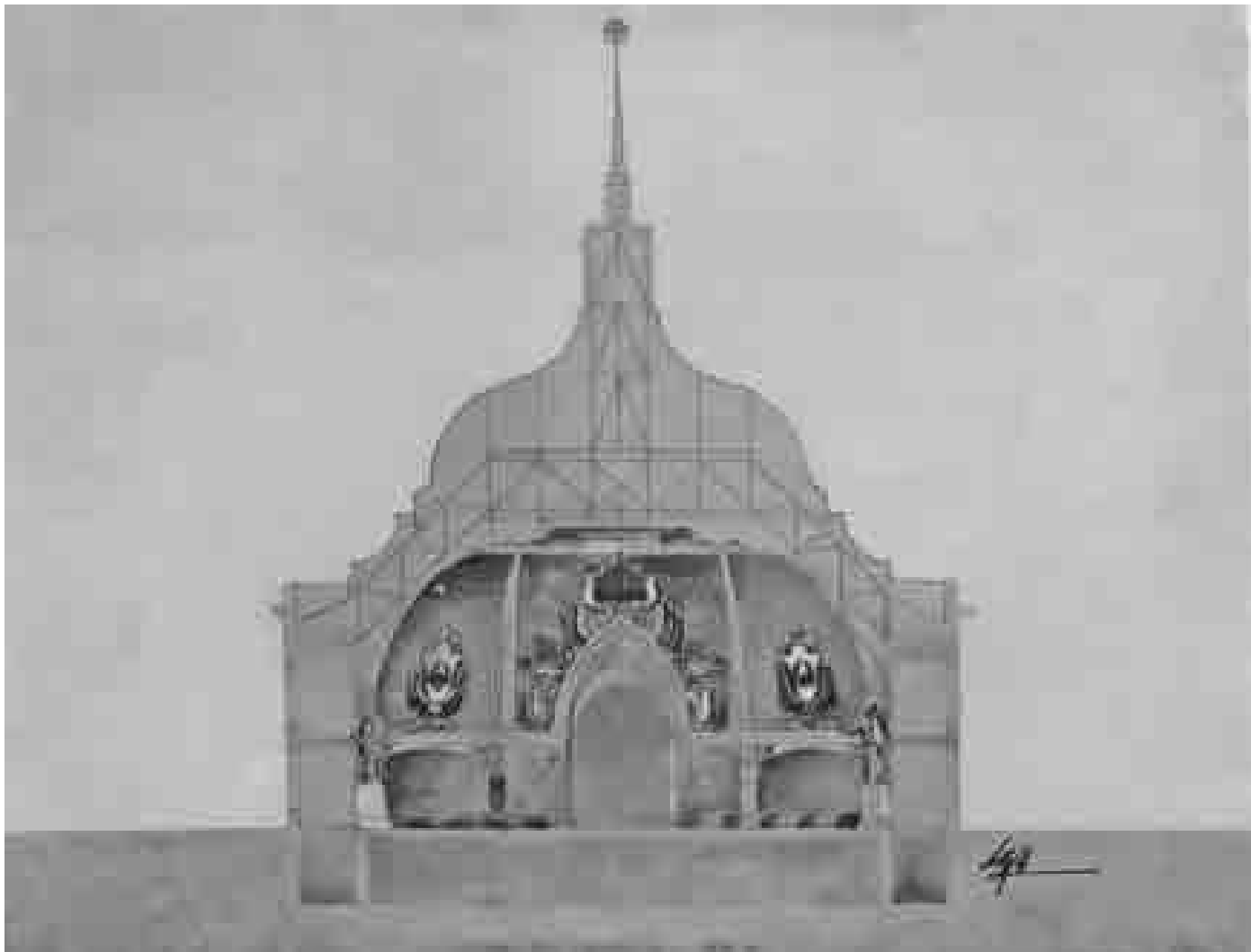




Проект. Наземный вестибюль станции
«Комсомольская». Разрез.
Арх. А.В. Щусев. 1949 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)

Эскиз. Панорама Комсомольской площади
с наземным вестибюлем метро, Ленинградским
и Ярославским вокзалами. Арх. А.В. Щусев.
1945 год. (Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)

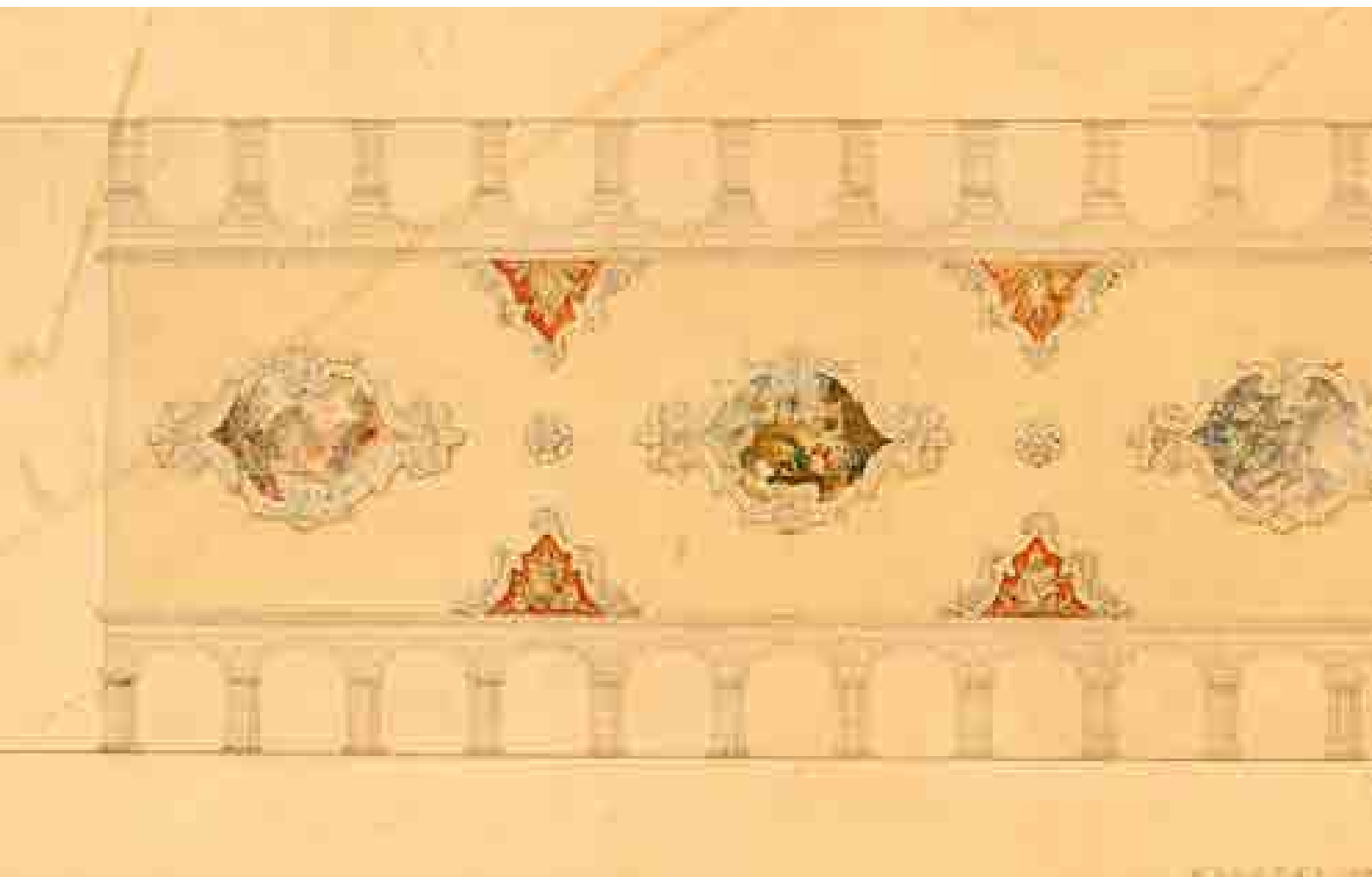




Проект. Наземный вестибюль станции «Комсомольская». Разрез. Арх. А.В. Щусев. 1949 год. («Произведения академика А.В. Щусева, удостоенные Сталинской премии». М., 1954 г.)

Проект. Центральный зал станции. Варианты. Арх. А.В. Щусев. 1949 год

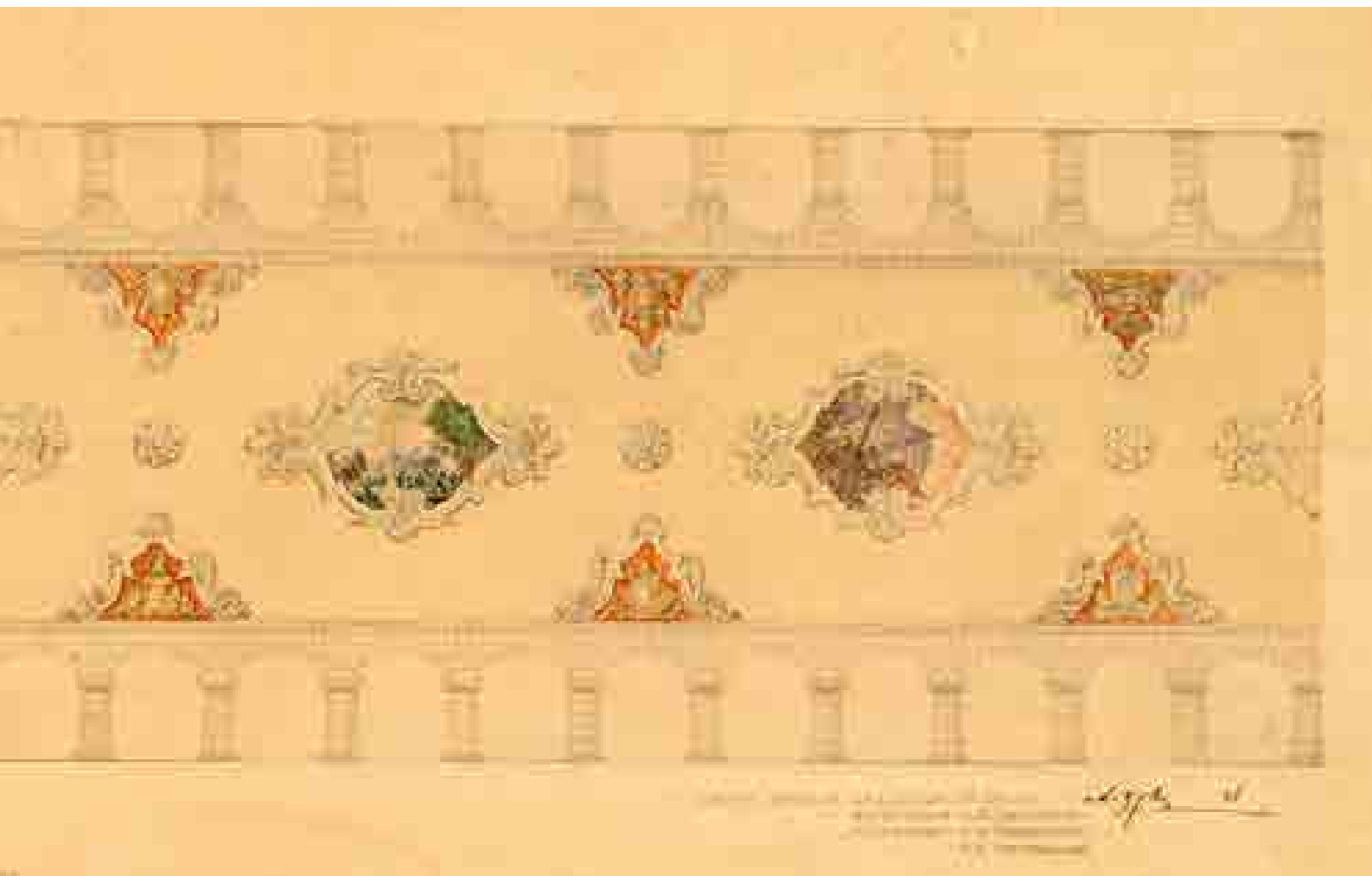




Проект. Развёртка центрального зала станции «Комсомольская». Предполагалось, что росписи на сводах будут выполнены по эскизам В.Ф. Бордиченко. Конец 1940-х годов. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



«Битва на Чёртовом мосту». Эскизы росписей В.Ф. Бордиченко для сводов станции. Конец 1940-х годов. (Хмельницкий областной художественный музей)



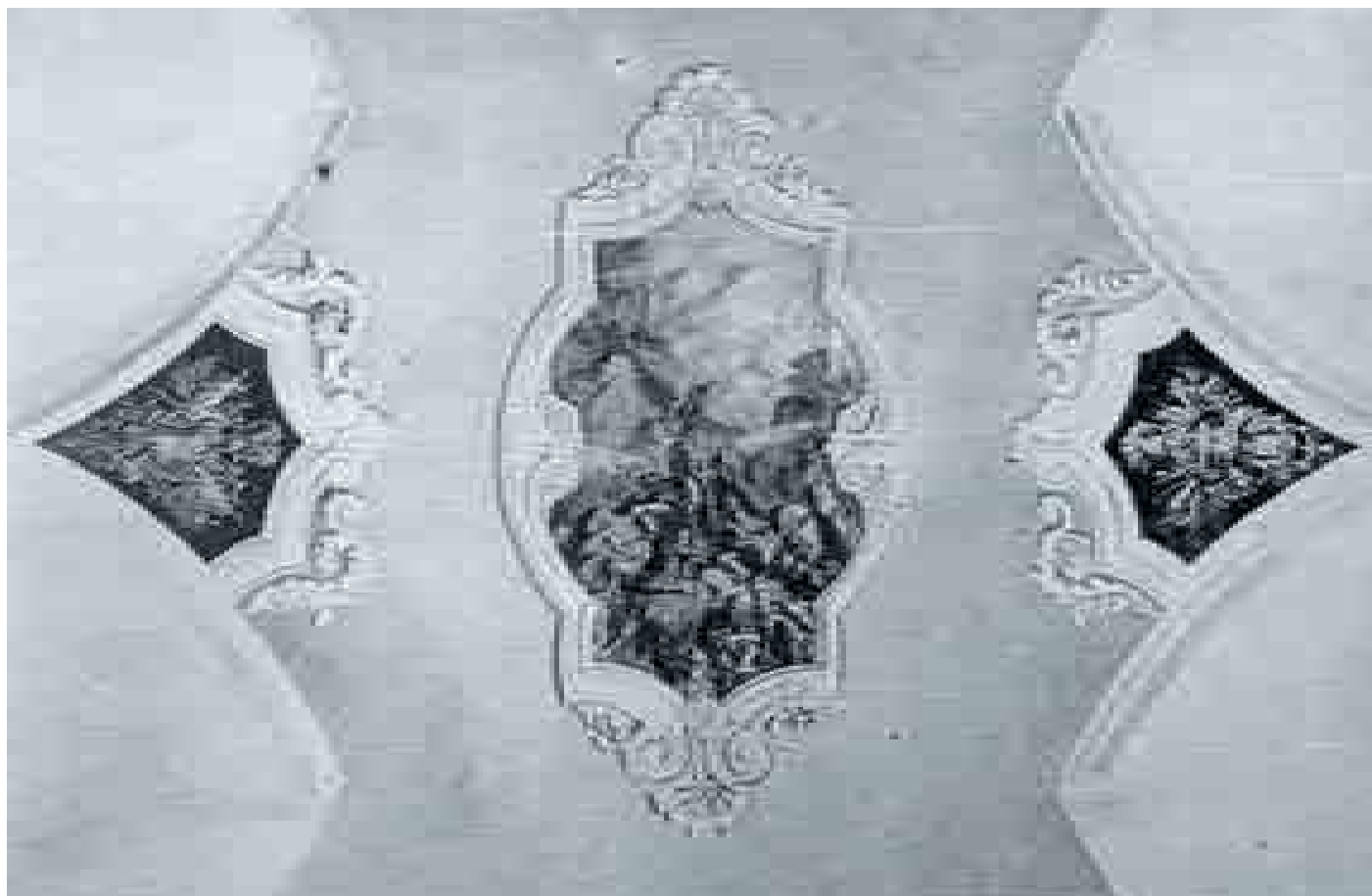
Эскизный проект станции метро «Комсомольская площадь». Арх.: А.В. Щусев, при участии К.Н. Яковлева, Д.Б. Савицкого, А.Ю. Заболотной. 1945 год. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



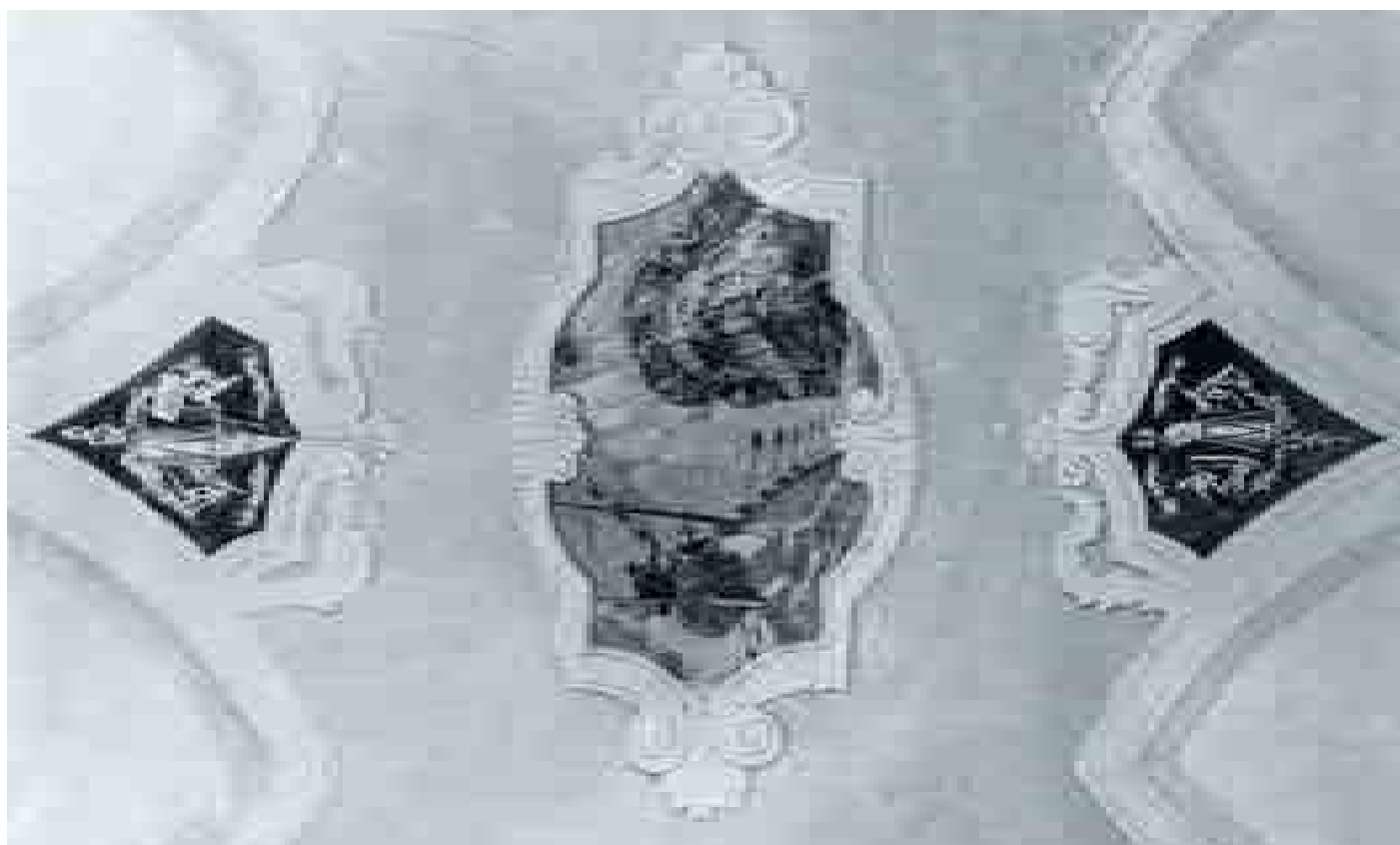
Проект. Центральный зал станции. Варианты. Арх. А.В. Шусев.

(Вверху – «Архитектура и строительство», №6. 1950 г., внизу – «Мастера советской архитектуры. Шусев». М., 1952 г.)





Оформление сводов и плафонов станции. Арх. А.В. Шусев.
Художник: В.Ф. Бордиченко. 1945 год. (Музей архитектуры им. А.В. Шусева)



Облицованная светло-серым газганским мрамором стена, увенчанная простым и мощным карнизом, покоится на восьмигранных облицованных тем же материалом колоннах со строгими мраморными капителями. На потолке, по осям проёмов, расположены обрамлённые белым орнаментом золотые на красном фоне барельефные изображения военных доспехов и оружия русских войск. Крупные пятна этих изображений чередуются с небольшими золотыми барельефами орденов Советского Союза. Тяги с простым тонким рельефом, идущие по диагонали через свод от одной стены к другой, делят потолок на шестигранники. В центре каждого шестигранника в углублении, окаймлённые орнаментом, располагаются цветные мозаичные панно. Чередуясь с плафонами-панно, на пересечении диагональных тяг укреплены розетки с подвешенными к ним богатыми ажурными люстрами.

Всего в зале Побед девять мозаичных плафонов-панно (*в окончательном варианте – восемь. – М.К.*), связанных друг с другом по средней линии потолка лепными изображениями пальмовых ветвей. Темой плафонов являются исторические победы русского оружия, начиная с Ледового побоища и кончая взятием Берлина в 1945 году.

Белый орнамент плафонов, рельефно выделяясь на светло-жёлтом фоне потолка, связывается в единое целое с лепными барельефами над стеной благодаря белым диагональным тягам. Богато украшенный потолок, эффектно контрастируя с монументально выполненным низом, кажется очень лёгким и воздушным.

На стенах, попарно, под барельефными вставками с доспехами, запроектированы по осям колонн сильно выступающие золотые щиты, обрамлённые дубовыми листьями с названиями и датами главных побед русских войск. Золото доспехов и люстр, обогащающее потолок, переходит через щиты на стену, помогая объединить эти два контрастирующие элемента. Золотой же сделана и богатая решётка, ограждающая спуск вниз, расположенный в середине станции.

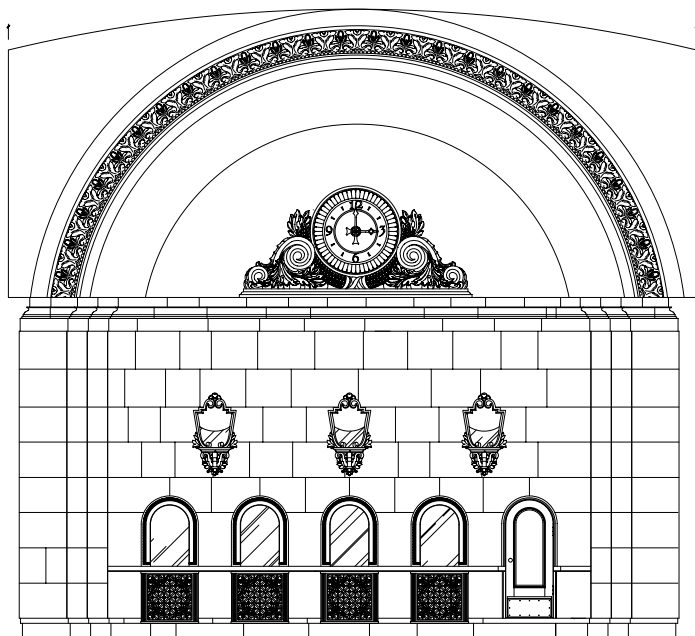
А. Заболотная.
«Архитектура и строительство». №8. 1949 г.



Современный вид.
На светильниках отсутствует стеклянный декоративный элемент в виде раковины. (Фото: слева – музей Мосметростроя, 1953 г. Справа – М. Куделя, 2025 г.)



Кассовый зал наземного
вестибюля станции. 1951 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Проект реставрации. Авторы: А.В. Кузькин,
А.Н. Замарёнова, В.П. Федюнин.
(ООО ТМ «Китеж». 2016 г.)



Современный вид. Кассовый зал. Декоративное
обрамление циферблата демонтировано.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Эскиз мозаики
П.Д. Корина.
1950 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Первоначальный
вариант мозаики.
(Из собрания
Мультимедиа Арт
Музея, Москва
(МАММ))

Изображения мужественных русских полководцев, окружённых преданными Родине войсками, и три мозаичных панно: «Выступление товарища Сталина на Красной площади 7 ноября 1941 г.», «Взятие советскими войсками рейхстага в 1945 г.» и «Парад Победы 24 июня 1945 г.» – выполнены в духе русского национального искусства и замечательно гармонируют с общим архитектурным обликом станции. Мозаичные панно станции «Комсомольская-кольцевая» – большое достижение Метростроя, его организации художников и молодого коллектива мозаичистов, работающих под руководством П.Д. Корина.

«Городское хозяйство Москвы».
№2. 1952 г.



Борьба с культом личности затронула и станцию «Комсомольская». В 1961 году мозаики «Выступление товарища Сталина на Красной площади», «Взятие советскими войсками рейхстага» и «Парад Победы» были перебраны. На первой из них поменялся сюжет – вместо парада защитников Москвы на мозаике появился В.И. Ленин на небольшой временной трибуне-кафедре, выступающий перед красногвардейцами, отправляющимися на фронт. На мозаике с рейхстагом со знамени был убран профиль И.В. Сталина. А на мозаике с Парадом Победы появилась женщина, символизирующая Родину-мать, попирающая немецкие знамёна. С трибуны Мавзолея были убраны И.В. Сталин и члены Политбюро, а также солдаты, бросающие знамёна к стенам Кремля.

Современный
вид. (Фото:
М. Куделя, 2025 г.)



Первоначальный вариант мозаики. (Из собрания Мультимедиа Арт Музея, Москва (МАММ))



Первоначальный вариант мозаики. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Современный вид. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Современный вид. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Первый вариант мозаики.
Лик на стяге набран полностью.
Предположительно, 1951 год

Мозаики для станции «Комсомольская-кольцевая» собирались в депо «Измайловская». Приехавшие в мастерскую члены комиссии увидели лик на стяге и потребовали от Корина убрать «икону». После споров было найдено компромиссное решение – часть лика убирается, делается складка на стяге и вторая половина лица уходит в тень. Такой вариант устроил членов комиссии, и помощники художника переделали эту часть мозаики. На фотоснимках этого процесса Павел Дмитриевич написал: «Лик Спасов меня заставили испортить, что я сделал с великим огорчением... на стяге Лик Спасов выбит по настоящию невежд и подхалимов. Противно, гадко. Порча».

Эскиз мозаики П.Д. Корина. 1950 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Рабочий за переделкой
мозаики. 1951 год





*«В высокой тишине
Москвы я работаю много
лет, я счастлив был,
выполняя мозаики и
витражи для московского
метро – для станций
«Комсомольская-
кольцевая»,
«Новослободская»,
«Арбатская». Радовался,
что мои работы
украшают высотное здание
на площади Восстания
и Актный зал МГУ
на Ленинских горах.*

*Благодарю судьбу свою,
подарившую мне счастье
жить и работать
в Москве».*

Павел Корин

Корин Павел Дмитриевич (1892–1967)

Родился в селе Палех (ныне Ивановской области) в семье потомственных иконописцев. В период с 1903 по 1907 год обучался в Палехской иконописной школе под руководством Е.И. Стягова. После окончания школы был принят в качестве ученика в московскую иконописную палату Донского монастыря, где его наставником был живописец К.П. Степанов.

В 1911 году М.В. Нестеров пригласил Корина принять участие в росписи церквей. В одном из писем, отправленных 26 июля 1935 года, Павел Дмитриевич выразил благодарность своему наставнику, написав: «Вы бросили мне в душу Ваш пламень, Вы виновник того, что я стал художником». По рекомендации М.В. Нестерова в 1912 году Корин поступил в Московское училище живописи, ваяния и зодчества. Его учителями были К.А. Коровин, С.В. Малютин и Л.О. Пастернак. Павел Корин был членом Союза русского народа. В феврале 1917 года он поселился на Арбате, где создал свою мастерскую, в которой работал до 1934 года. В 1918–1919 годах Павел Корин преподавал живопись и рисунок в Государственных свободных художественных мастерских. Вместе с В.В. Маяковским он работал над созданием «Окон сатиры РОСТА», писал революционные лозунги, создавал плакаты и участвовал в оформлении праздничного убранства городских улиц. В 1927 году акварель «В мастерской художника» была приобретена для коллекции Третьяковской галереи, что стало первым официальным признанием таланта мастера.

В 1942 году Корин возглавил группу реставраторов, которые занимались восстановлением плафона и фойе Большого театра, пострадавших в результате бомбардировок. После окончания войны он руководил реставрацией полотен Дрезденской галереи и возглавлял реставрационную мастерскую Музея изобразительных искусств имени А.С. Пушкина. Во Владимирском соборе Киева Корин занимался реставрацией росписей В.М. Васнецова и М.В. Нестерова. В 1960–1964 годах Павел Дмитриевич был руководителем Государственной центральной художественной реставрационной мастерской в Москве.

Главным, но так и не оконченным трудом художника является «Реквием (Русь уходящая)». Для него были выполнены 29 подготовительных портретов, однако предназначенный для картины холст остался нетронутым. Наиболее известные работы П.Д. Корина: триптих «Александр Невский», портреты Георгия Жукова и Максима Горького. Для Московского метрополитена Павел Дмитриевич выполнил мозаичные плафоны на станции «Комсомольская» Кольцевой линии, эскизы витражей и мозаику станции «Новослободская», мозаики станций «Смоленская» и «Павелецкая». Саму мозаику собирали уже после смерти художника по его эскизам.

Обширная коллекция икон, собранных художником, является одной из известнейших и наиболее изученных в России. Павел Дмитриевич активно занимался преподавательской деятельностью в Московском художественном институте имени В.И. Сурикова, где был профессором. П.Д. Корин был академиком Академии художеств СССР (1958 г.; член-корреспондент – 1954 г.) и членом Союза художников СССР.

Умер П.Д. Корин 22 ноября 1967 года в Москве. Был похоронен на Новодевичьем кладбище.



Центральный зал станции. Барельефы в треугольных картушах ещё не заменены на мозаику. В глубине видны леса, с которых меняют мозаику «Выступление товарища Сталина на Красной площади». Мозаика над эскалатором временно демонтирована. (Фото: Дин Конгер, 1964 г.)

Центральный зал. Барельефы в картушах



Тематика внутреннего оформления посвящена теме «Слава победоносному русскому оружию». Эта тема хорошо отображена в мозаичных панно и скульптурных барельефах, выполненных скульпторами С.В. Казаковым и А.М. Сергеевым, с изображениями оружия русских воинов от начального периода истории нашей Родины до настоящего времени.

«Городское хозяйство Москвы». №2. 1952 г.



Изначально в картушах на сводах были размещены золочёные гипсовые барельефы на тёмно-красном фоне. В 1965 году все они были заменены на мозаики, созданные по эскизам П.Д. Корина.





Вид от лестницы на центральный зал. Справа – памятная доска с цитатой И.В. Сталина. (Кадр из панорамного документального фильма «СССР с открытым сердцем», вышедшего в 1961 году и вошедшего в объединенный фильм, выпущенный США в 1966 году под названием «Русские приключения Синерамы»)

На стене возле лестницы, ведущей в центральный зал станции, располагалась мраморная доска с цитатой И.В. Сталина из его речи, произнесённой на параде защитников Москвы 7 ноября 1941 года. В период борьбы с культом личности доска была демонтирована.

ВОЙНА, КОТОРУЮ ВЫ ВЕДЁТЕ,
ЕСТЬ ВОЙНА ОСВОБОДИТЕЛЬНАЯ,
ВОЙНА СПРАВЕДЛИВАЯ.
ПУСТЬ ВДОХНОВЛЯЕТ ВАС В ЭТОЙ
ВОЙНЕ МУЖЕСТВЕННЫЙ ОБРАЗ
НАШИХ ВЕЛИКИХ ПРЕДКОВ –
АЛЕКСАНДРА НЕВСКОГО,
ДМИТРИЯ ДОНСКОГО,
КУЗЬМЫ МИНИНА,
ДМИТРИЯ ПОЖАРСКОГО,
АЛЕКСАНДРА СУВОРОВА,
МИХАИЛА КУТУЗОВА!
ПУСТЬ ОСЕНИТ ВАС ПОБЕДОНОСНОЕ
ЗНАМЯ ВЕЛИКОГО ЛЕНИНА!

И. СТАЛИН

Текст, который был выбит на памятной доске.



Вид из центрального зала на лестницу. Слева – памятная доска. (Фото: William Klein, 1959 г.)



Коридор от станции «Комсомольская» первой очереди строительства к станции «Комсомольская-кольцевая». («Городское хозяйство Москвы». №2. 1952 г.)



Современный вид. Пол из керамической плитки заменён на гранитный. (Фото: В. Иваний, 2024 г.)



Промежуточный вестибюль перехода на станцию «Комсомольская-кольцевая» со станции «Комсомольская» первой очереди строительства. («Городское хозяйство Москвы». №2. 1952 г.)



Современный вид. Бра на стенах отсутствуют. Добавились лампы дневного света на потолке. Немного изменилась форма верхней части колонн. (Фото: В. Иваний, 2024 г.)



Аванзал возле эскалаторов станции «Комсомольская» Кольцевой линии. (Фото из архива П.Д. Пузанова)



Современный вид. Пол аванзала из керамической плитки заменён на гранитный без сохранения орнамента. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Интерьер наземного вестибюля станций
«Комсомольская» кольцевой и радиальной линий.
1961–62 годы. (Фото из архива М.Куделя) ▲

Современный вид. В связи с установкой
гермозатвора проём арки слева был
▼ значительно занижен. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)





Щусев Алексей Викторович (1873–1949)

Родился 8 октября 1873 года в Кишинёве. С 1891 по 1897 год учился в Императорской Академии художеств в Санкт-Петербурге в архитектурной мастерской Л.Н. Бенуа. К началу XX века Алексей Щусев был уже состоявшимся архитектором неорусского стиля. В 1904 году, по поручению Синода, Щусев восстановил из руин Васильевскую церковь в городе Овруч. Он спроектировал такие великолепные храмы, как Троицкий собор Почаевской лавры (1906 г.), Спасо-Преображенскую церковь в Натальевке (1908 г.), Собор Марфо-Мариинской обители в Москве (1909 г.), Храм Сергия Радонежского на Куликовом поле (1913 г.), церковь Св. Николая в Бари, Италия (1913 г.).

В 1908 году Щусев стал академиком Императорской академии искусств. В 1911 году он выиграл конкурс на строительство Казанского вокзала и переехал в Москву. Строительство началось в 1913 году. Вокзал был введён в эксплуатацию в ноябре 1917 года с незавершённой отделкой.

А.В. Щусев принял Октябрьскую революцию и продолжил работу в Советской России. Он вместе с И.В. Жолтовским возглавил разработку плана развития Москвы. Но из-за того, что он последовательно отвергал идеи радикального переустройства и настаивал на сохранении исторической ткани города, защищая от сноса церкви и особняки, Щусев был отстранён от этой работы. В 1924 году правительство доверило ему возведение двух временных мавзолеев Ленина, а в 1929 году – третьего, постоянного мавзолея. В конце 1920-х годов Алексей Щусев создал несколько зданий в стиле конструктивизма. Особенно заметны такие его проекты, как здания Наркомзема и Военно-транспортной академии в Москве. С 1932 года он начал работать в стиле, который позже стал известен как сталинский ампи́р. Здание Института Маркса, Энгельса и Ленина в Тбилиси и построенная по проекту Щусева гостиница «Москва» стали выдающимися образцами советской архитектуры.

В 1937 году Алексей Викторович стал объектом нападок, а позже и травли. В итоге он был отстранён от архитектурной деятельности. Однако спустя год он смог вернуться к работе и занял должность главного архитектора Академии наук СССР. В 1920–1930-е годы Щусев инициировал расширение Третьяковской галереи, а также создал музей архитектуры, который впоследствии был назван его именем. В середине 1930-х годов архитектурная мастерская под его руководством активно работала, но из всех проектов к реализации были приняты только «Дом архитекторов» на Ростовской набережной и дом № 12 на Смоленской набережной. В 1943–1948 годах Щусев работал над планами восстановления Истры, Сталинграда, Новгорода, Кишинёва, Туапсе, Киева. Одной из наиболее ярких его работ является станция метро **«Комсомольская»** (кольцевая). Однако заканчивали работу над станцией В.Д. Кокорин и А.Ю. Заболотная уже после смерти Щусева. Архитектор не увидел своего творения завершённым.

В мае 1949 года, во время командировки в Киев, Алексей Викторович перенёс сердечный приступ и через несколько дней скончался в московской больнице. Был похоронен на Новодевичьем кладбище.

название станции при открытии

БОТАНИЧЕСКИЙ САД

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«БОТАНИЧЕСКАЯ» (1951 г.)

НАЗВАНИЯ СТАНЦИИ:

«БОТАНИЧЕСКИЙ САД» С 30 ЯНВАРЯ 1952 ГОДА ПО 20 ИЮНЯ 1966 ГОДА

● «ПРОСПЕКТ МИРА» С 20 ИЮНЯ 1966 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

ПРОЕКТ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«МЕЩАНСКАЯ СЛОВОДА» (1991 г., 1992 г.)

АРХИТЕКТОРЫ: В.Г. ГЕЛЬФРЕЙХ, М.А. МИНКУС

АРХИТЕКТОР ВЕСТИБЮЛЯ: А.Е. АРКИН

СКУЛЬПТОРЫ: Г.И. МОТОВИЛОВ, С.А. ПАВЛОВСКИЙ (ПАННО В НАЗЕМНОМ ВЕСТИБЮЛЕ), П. МЕЛЬНИКОВА (СКУЛЬПТУРА У ВХОДА)

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: Б.М. ПРИКОТ

На Первой Мещанской улице, в районе Ботанического сада, сооружается 12-этажный жилой дом Метростроя. Первые два этажа дома отведены под надземный вестибюль станции метрополитена «Ботанический сад», сооружённый по проекту архитектора А.Е. Аркина. В местах входов и выходов в вестибюль метро дом отодвинут от тротуара, что позволило создать здесь просторную площадку. В общей композиции фасада арки входов и выходов хорошо подчёркивают встроенный в дом вестибюль станции метрополитена. Внутреннее решение вестибюля выполнено лаконично как по архитектурному замыслу, так и по использованию объёма помещения. Здесь в одном зале объединены функции кассового и эскалаторного помещений. Применение керамики в облицовке архивольты эскалаторного хода, картушей и колонн, на фоне оштукатуренных стен зала, позволило автору приблизить решение вестибюля к архитектурной композиции станции. Освещение вестибюля при помощи источников света, скрытых за карнизом, зрительно повысило и облегчило помещение. Надземный вестибюль ведет через эскалаторный ход на станцию «Ботанический сад», сооружённую по архитектурному проекту действительного члена Академии архитектуры СССР В.Г. Гельфрейха и архитектора М.А. Минкуса.

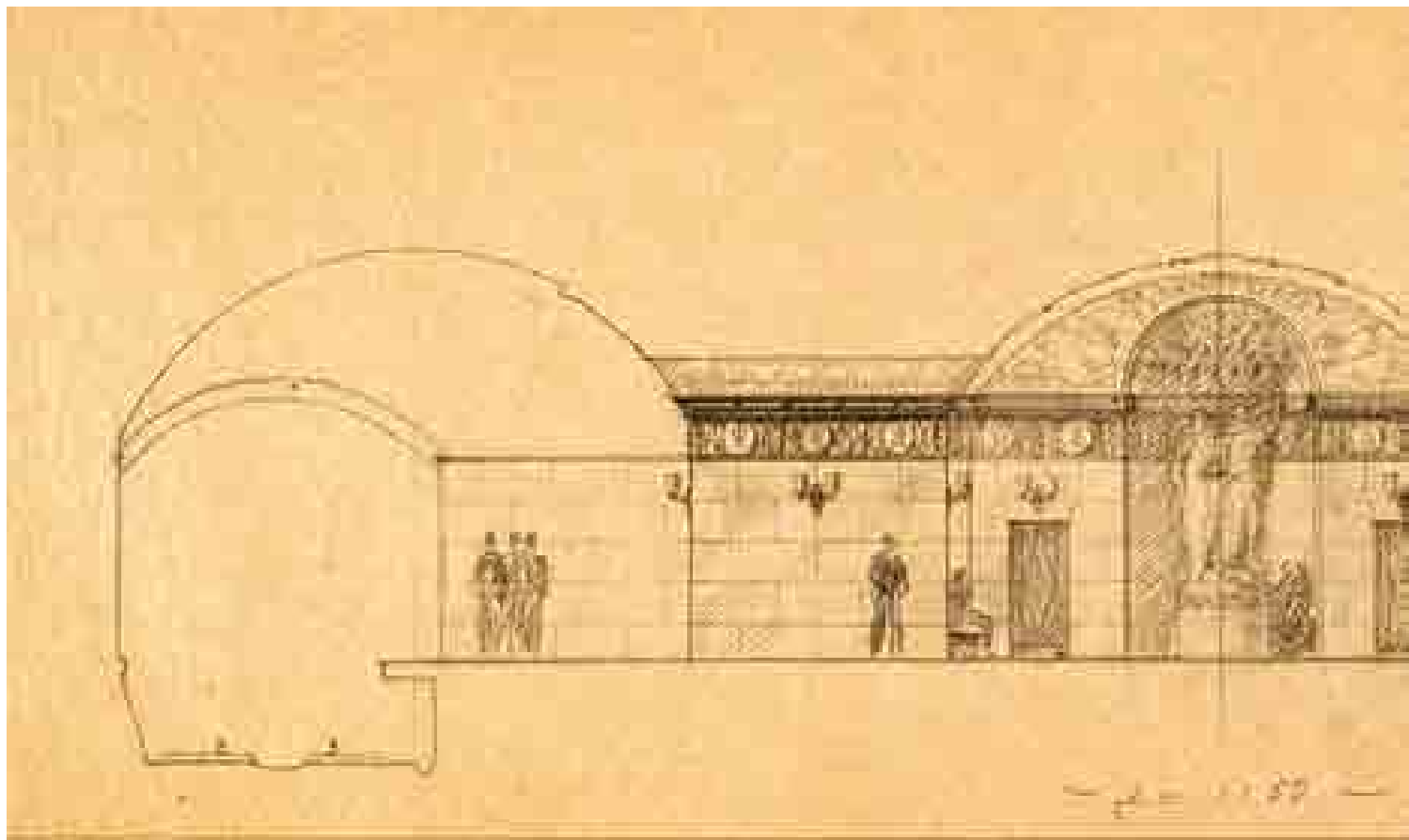
Оформление станции посвящено теме «Преобразование природы». Фриз пилонов выполнен в виде керамического скульптурного растительного барельефа. Декор из листьев белого цвета с позолотой переходит к центральной композиции – круглым медальонам на тему социалистического сельского хозяйства. Поясок, обрамляющий фриз пилонов, образует естественный переход к кессонированному своду станции. Торцовая стена отведена большой композиции из керамики, в центре которой выделяется величественный портрет вдохновителя осуществляемых грандиозных проектов преобразования природы нашей Родины – товарища Сталина. Светлые тона станции хорошо гармонируют с красивым гранитным полом из квадратных плит чёрного и серого цвета. Облицовка пилонов светлым мрамором и белый с позолотой керамический фриз хорошо гармонируют с красным мрамором «Салиети», которым облицованы стены путевого тоннеля внутри станции, образуя фон для светлых тонов мрамора и керамики пилонов. Керамические барельефы фризов пилона и панно в торцовой стене станции выполнены скульптором Г.И. Мотовиловым.



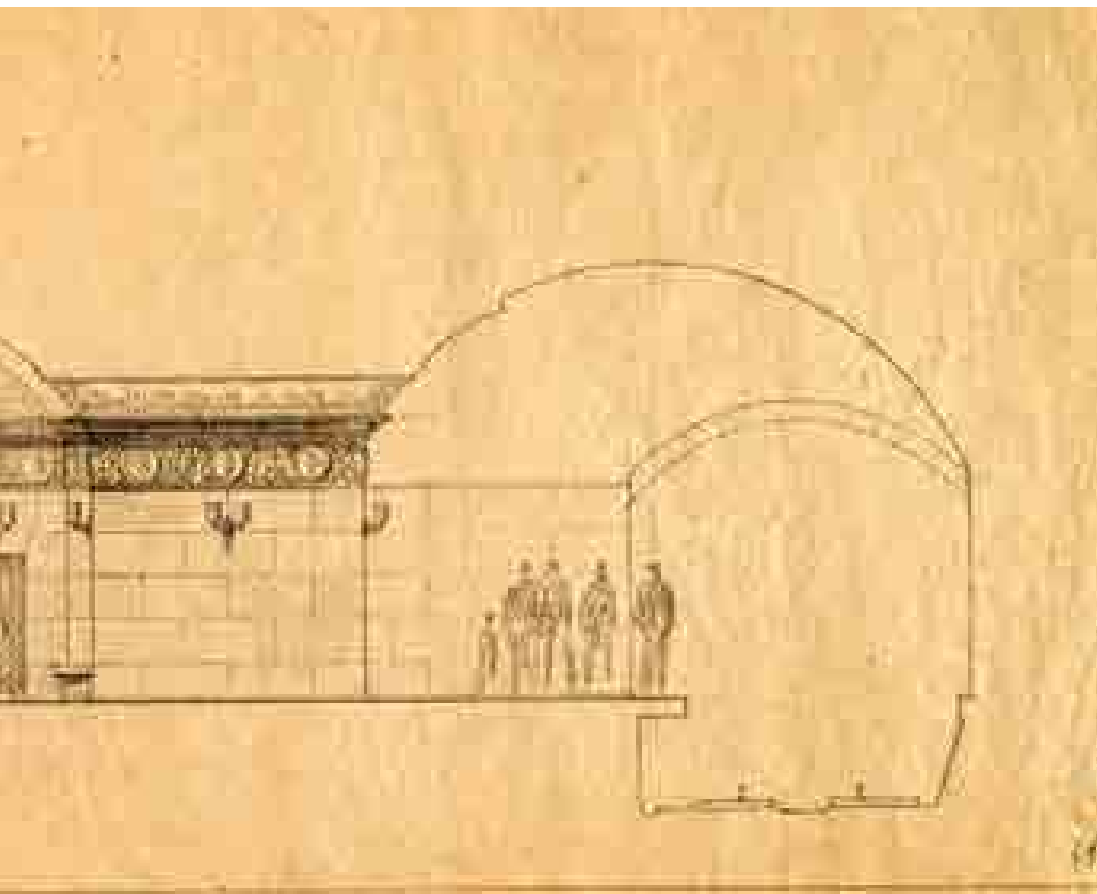
Наземный вестибюль станции «Ботанический сад», встроенный в жилое здание. Выполнен по проекту архитектора А.Е. Аркина. Фото, предположительно, 1955 года. (Фотоальбом «Москва-1960»)



Современный вид. Наземный вестибюль станции «Проспект мира-кольцевая». (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



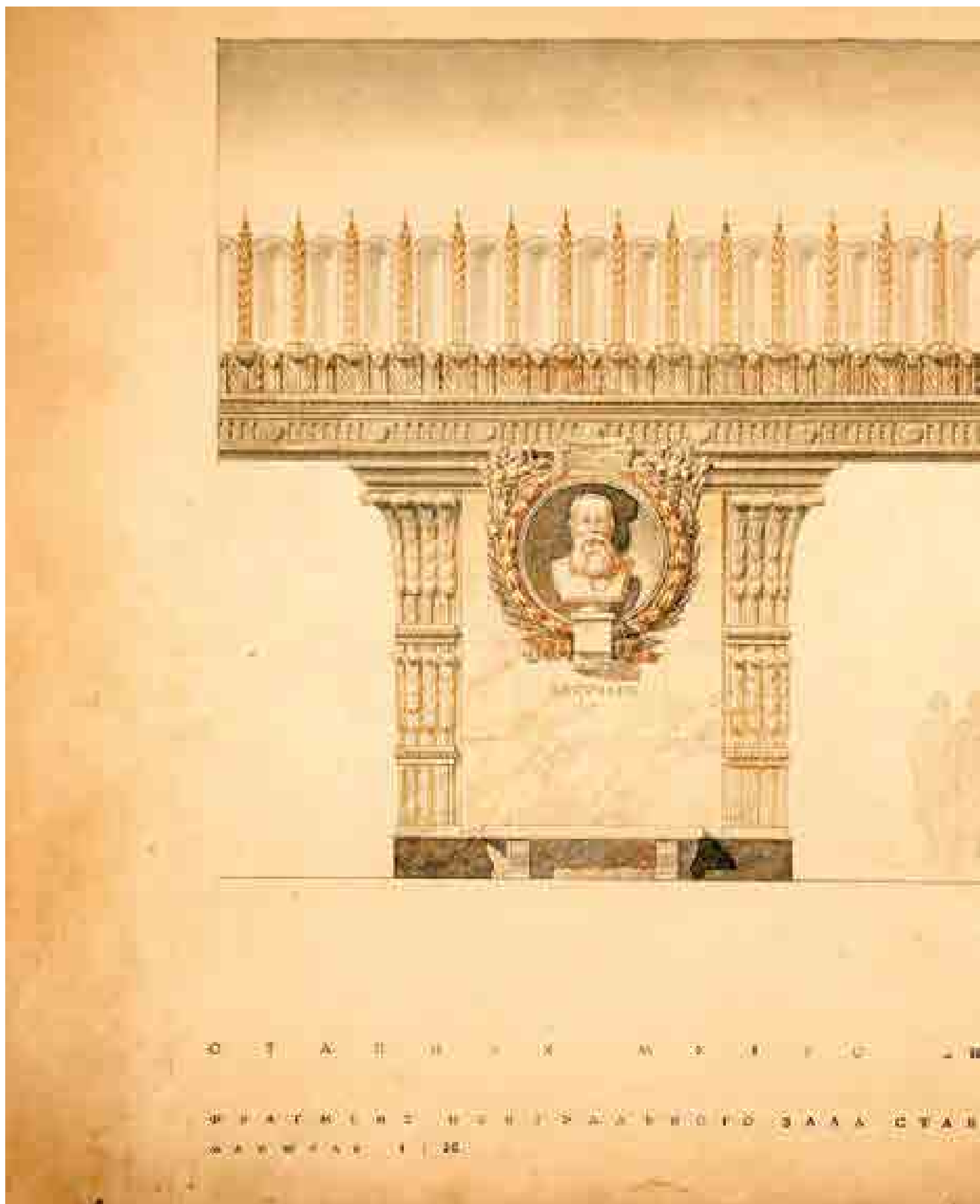
Эскиз. Перспектива
центрального зала
станции. Вариант.
Арх.: В.Г. Гельфрейх,
М.А. Минкус. 1945 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Эскиз станции (калька, карандаш). Поперечный разрез. Арх.: В.Г. Гельфрейх, М.А. Минкус. 1945 год. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)

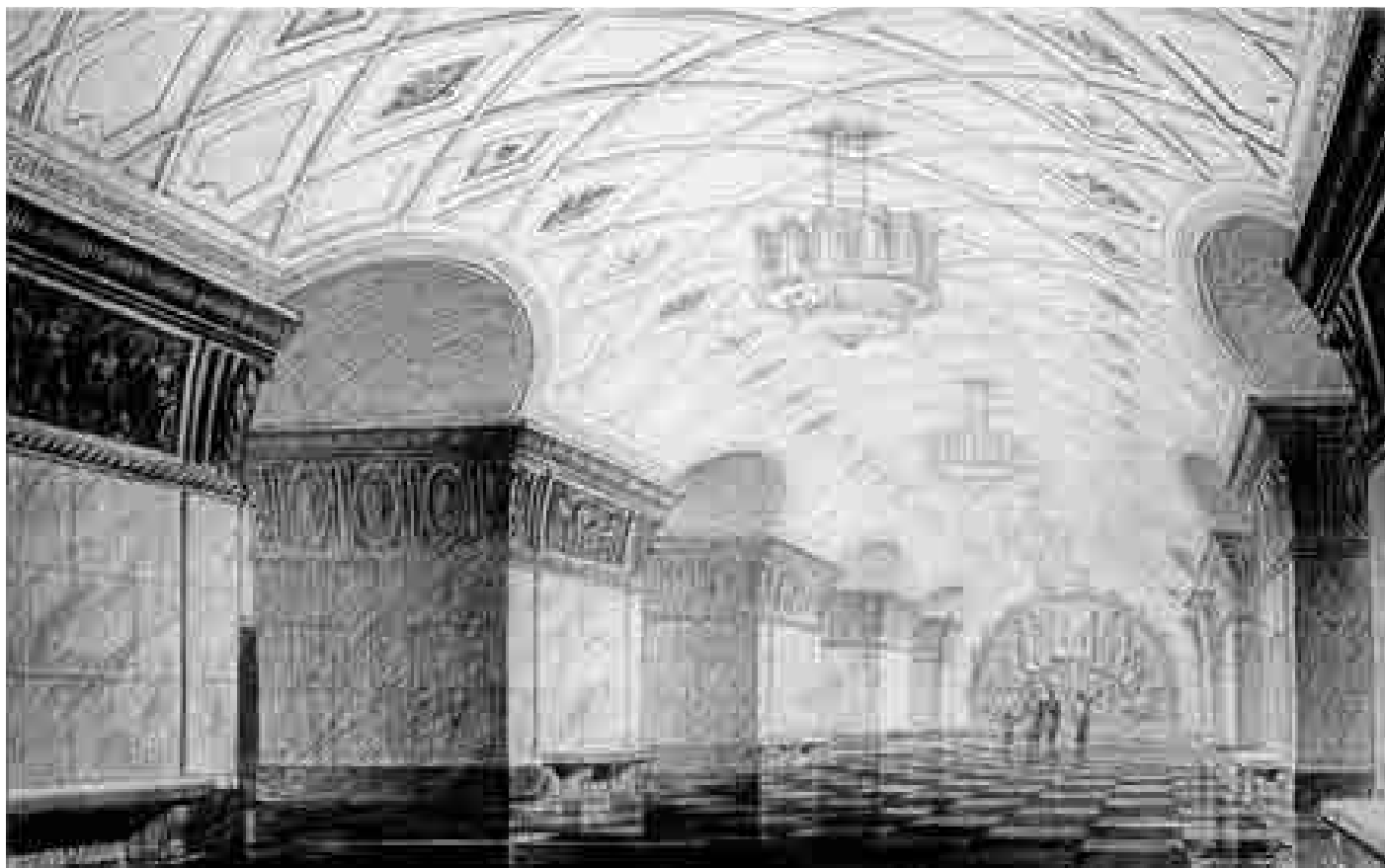


Эскиз. Перспектива центрального зала станции. Вариант. Арх.: В.Г. Гельфрейх, М.А. Минкус. 1945 год. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)





Проект. Перспектива центрального зала станции. Варианты.
Арх.: В.Г. Гельфрейх, М.А. Минкус. 1949 год. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)





Гельфрейх Владимир Георгиевич (1885–1967)

В.Г. Гельфрейх родился в Санкт-Петербурге в семье государственного служащего. Получил образование в реальном училище, затем 2 года обучался в частной художественной школе. В 1906 году поступил на Архитектурное отделение Высшего художественного училища при Императорской Академии художеств, которое успешно окончил в 1914 году.

Уже во время учёбы в Академии Владимир Гельфрейх начал работать в мастерской академика архитектуры Владимира Щуко, который оказал значительное влияние на его дальнейшую творческую деятельность. Их сотрудничество продолжалось до смерти В. Щуко в 1939 году.

Первой совместной работой архитекторов стало проектирование и строительство павильонов Иностранного отдела Всероссийской сельскохозяйственной и кустарно-промышленной выставки в Москве в 1922–1923 годах. В 1920–е годы архитекторы создали такие проекты, как: пропилеи Смольного, памятник В.И. Ленину у Троицкого моста, мост Революции у Финляндского вокзала, дом культуры Московско-Нарвского района. Щуко и Гельфрейх также участвовали в различных конкурсах, включая проект советского павильона на Всемирной выставке в Париже, проект дома промышленности УССР в Харькове, Дворец Труда в Иваново и Дом советов в Туле. Яркой вехой в их творчестве была работа над проектом Дворца Советов. Они участвовали в первом и втором закрытых конкурсах в 1932–1933 годах. В итоге был выбран проект, разработанный архитектором Б.М. Иофаном. В 1933–1939 годах Гельфрейх и его коллеги продолжили работу над проектом Дворца Советов.

В 1918–1935 годах В. Гельфрейх преподавал в ленинградском ВХУТЕИНе (бывшей Академии художеств, с 1931 года – ЛИЖСА имени И.Е. Репина). Преподавательскую деятельность продолжил в Москве, в Московском высшем художественно-промышленном училище (Строгановском) в 1959–1967 годах.

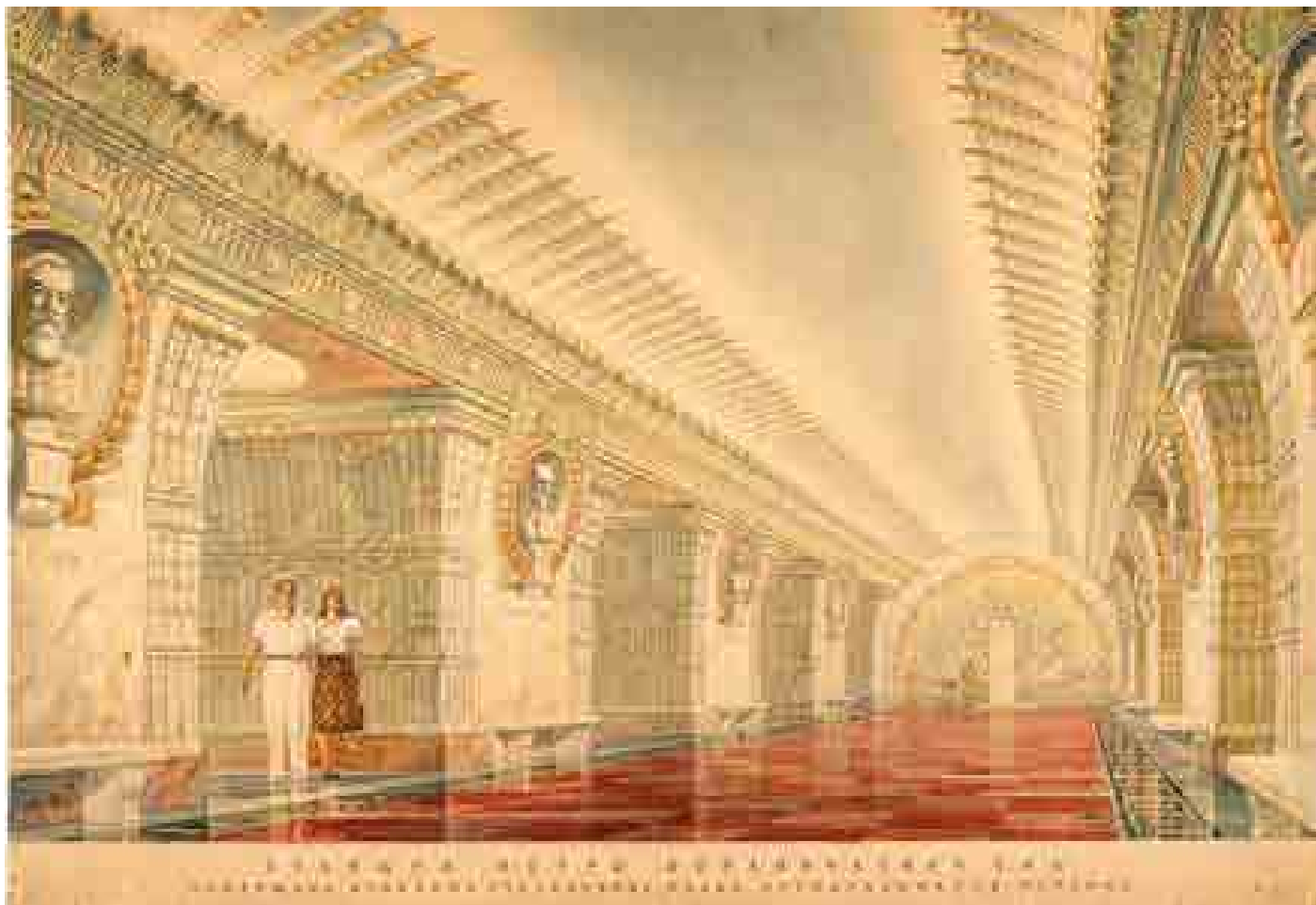
В. Гельфрейх создал проекты станций **«Электрозаводская»** (1938 год, открыта в 1944 году, соавтор И.Е. Рожин), **«Новокузнецкая»** (1943 г.). В 1949 году разработал проект станции **«Ботанический сад»** (ныне кольцевая станция **«Проспект Мира»**, соавтор М.А. Минкус).

Среди городских построек Владимира Георгиевича следует отметить высотное здание МИД СССР, здание Государственной библиотеки СССР имени В.И. Ленина, здание Драматического театра в Ростове-на-Дону.

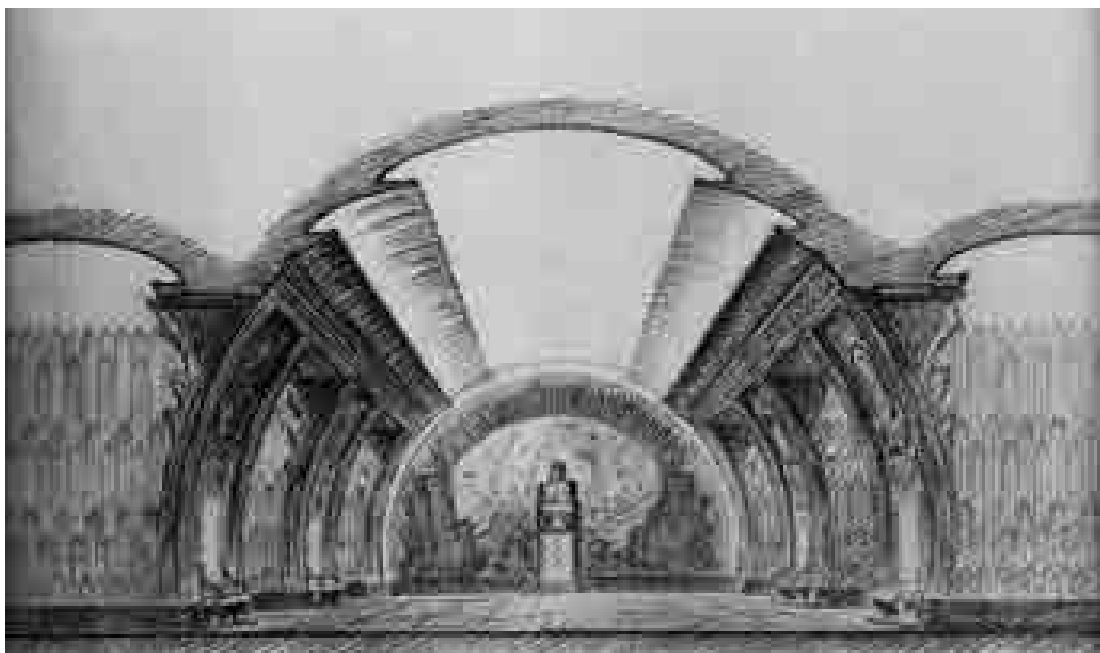
С 1954 года Г.В. Гельфрейх занимался проектированием массового жилищного строительства, руководил проектной мастерской «Моспроект-1». Разработал проект реконструкции Смоленской площади (совместно с П.П. Штеллером, В.В. Лебедевым, при участии В.Н. Жадовской и А.И. Кузьмина).

Г.В. Гельфрейх – Герой Социалистического Труда, дважды лауреат Сталинской премии (1946 и 1949 гг.), действительный член Академии архитектуры, был награждён орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, Знак Почёта.

Умер 7 августа 1967 года в Москве. Был похоронен на Новодевичьем кладбище.



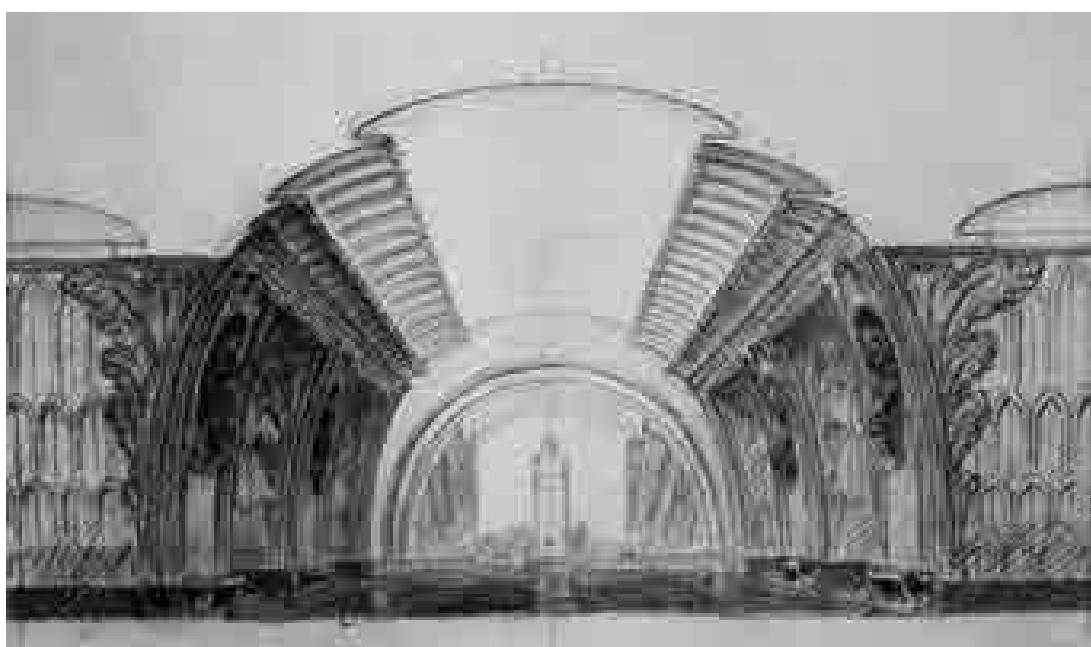
Проект. Перспектива центрального зала станции.
 Арх.: В.Г. Гельфрейх, М.А. Минкус. 1949 год.
 (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Проект.
 Поперечный
 разрез центрального
 зала станции.
 Арх.: В.Г. Гельфрейх,
 М.А. Минкус. 1949 год.
 (Музей архитектуры
 им. А.В. Щусева)



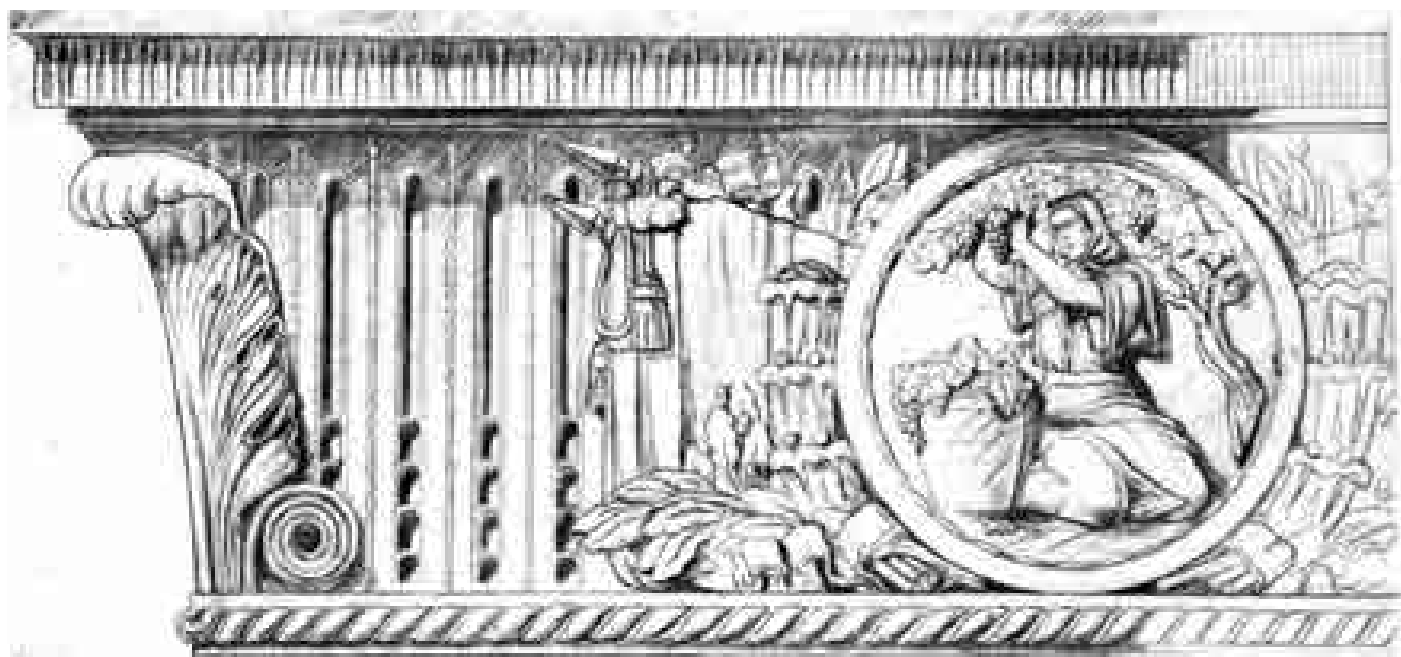
Проект. Перспектива центрального зала станции.
Арх.: В.Г. Гельфрейх, М.А. Минкус. 1949 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Проект.
Поперечный
разрез центрального
зала станции.
Арх.: В.Г. Гельфрейх,
М.А. Минкус. 1949 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Проект. Перспектива центрального зала станции. Арх.: В.Г. Гельфрейх, М.А. Минкус. 1949 год.
(«Архитектура и строительство». № 11. 1950 г.)

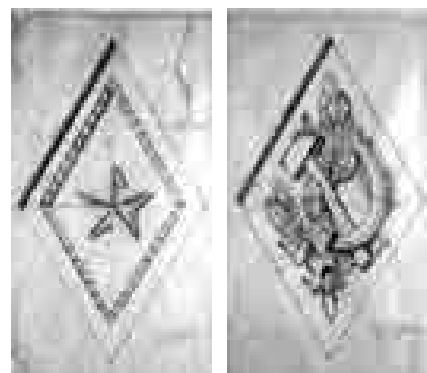




Центральный зал станции «Ботанический сад». 1952 год



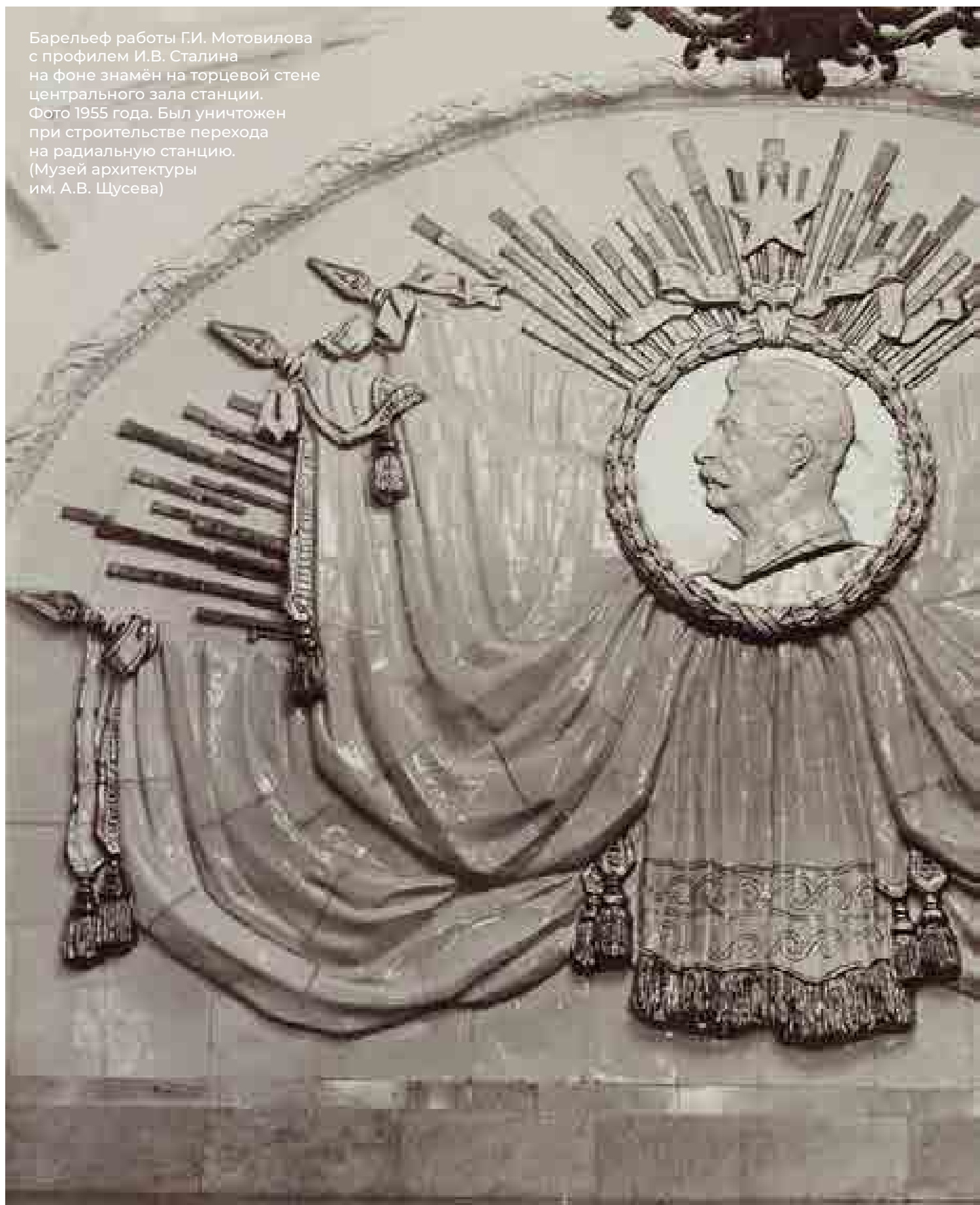
◀ Эскиз медальона и оформления фриза пилона. Скульптор: Г.И. Мотовилов. («Архитектура СССР». №4. 1952 г.)



Проект. Декоративные элементы кессонов потолка центрального зала станции. Арх.: В.Г. Гельфрейх, М.А. Минкус. 1949 год

▲ Современный вид. Оформление фриза пилона. Скульптор: Г.И. Мотовилов. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Барельеф работы Г.И. Мотовилова с профилем И.В. Сталина на фоне знамён на торцевой стене центрального зала станции. Фото 1955 года. Был уничтожен при строительстве перехода на радиальную станцию. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)





Переход на радиальную станцию «Проспект мира». Демонтированы люстры и оформление входа в служебное помещение. Пол из керамической плитки заменён на гранитный. (Чёрно-белое фото – архив музея Мосметростроя, середина 1950-х годов; цветное – М. Куделя, 2025 г.)



Интерьер наземного вестибюля станции «Ботанический зал». Эскалаторный зал.
Арх. А.Е. Аркин. («Советская архитектура. Ежегодник». Вып. III. 1951 г.)



Современный вид. Плафоны бра
заменены на шарообразные.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Напротив наклонного хода, в центре стены, устанавливается керамический барельеф творца гениального плана преобразования природы товарища И.В. Сталина. Барельеф – в обрамлении знамён и орнамента из цветов выполненных из цветной керамики. На этой же стене будет панно-горельеф, отражающее успехи колхозной деревни, изобилие в стране сельскохозяйственных продуктов. Следуя традициям русских зодчих, украшавших здания красочными эмалями, автор проекта архитектор А.Е. Аркин предусмотрел в отделке вестибюля широкое применение цветной майолики – поливной керамики. Ей облицуют четыре высоких колонны, поддерживающие перекрытие эскалаторного зала. Керамикой в вестибюле будет покрыто 110 квадратных метров площади. Пол выстилается мелкими шашками цветной метлахской плитки.

«Вечерняя Москва». № 65. 19 марта 1951 г.

После 1957 года в рамках борьбы с культом личности барельефы с изображением И.В. Сталина и советской семьи были сбиты, а позже на их месте была размещена мозаика А.Н. Кузнецова, которая создавалась для выставки «Советская Россия» в 1967 году. Возможно, поэтому она смотрится несколько инородно, стилистически не сочетаясь с интерьером вестибюля.



Интерьер наземного вестибюля станции «Ботанический сад». На стене барельеф с профилем И.В. Сталина, ниже рельефное панно с изображением советской семьи. 1950-е годы. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Павловский Серафим Александрович (1903–1989)

Родился в селе Яблонка Арзамасского уезда Нижегородской губернии. В 1923–1925 годах учился в Нижегородском художественном техникуме у А. Куприна и А. Фонвизина. С 1925 по 1930 годы учился во ВХУТЕМАСе у Л. Бруни, П. Кузнецова, В. Фаворского, К. Истомина и Н. Чернышёва. В 1956 году основал экспериментальную мастерскую при монументальном цехе Комбината декоративно-оформительского искусства. В 1956–1958 годах преподавал технологию живописи в МВХПУ им. С.Г. Строганова. В 1970-х вёл летние семинары монументалистов СССР. Много ездил с лекциями по стране. С 1970 по 1983 год – председатель Всесоюзного художественно-технологического совета Художественного фонда СССР. Художник работал в разных жанрах: станковой живописи, монументальной росписи, мозаики, сграффито. Серафим Павловский автор таких работ, как башни Карамышевского шлюза на канале Москва – Волга, плафоны фойе второго этажа Театра Красной Армии. Для метрополитена им были выполнены: барельеф на станции **«Ботанический сад»** (сейчас – **«Проспект Мира»**, 1952 г.) мозаика на станции **«Добрынинская»** (1967 г.), эскизы для станции **ВДНХ** (1963–1968 гг.). Монументалист. Член Союза художников СССР, автор книг «Материалы и техника монументально-декоративного искусства» (1975 г.) и «Культура изобразительной формы» (1988 г.). В 1988 году, незадолго до кончины, был выдвинут кандидатом в Академию художеств СССР. Автор многих монументальных и станковых произведений, выставки его работ проходили в СССР и за рубежом. Некоторые произведения Павловского хранятся в Государственной Третьяковской галерее, РГАЛИ, Нукусском Государственном музее им. Савицкого и Доме-музее В. Хлебникова в Астрахани.



Серафим Павловский за работой над скульптурной композицией. 1952 год. (Из семейного архива художника)



Фрагмент скульптурного панно для станции «Ботанический сад». 1952 год. (Из семейного архива художника)

Эскиз скульптурной композиции
для станции «Ботанический сад» (сейчас –
«Перспектива мира» Кольцевой линии). 1952 год.
(Фото: А. Павловский, внук художника)





Фасад дома Метростроя с вестибюлем станции «Проспект Мира»-кольцевая. Декоративные решётки над входом выкрашены в чёрный цвет.
(Фото: Т. Симанив, 2011 г.)



Барельеф на фасаде здания. («Архитектура и строительство Москвы». №4. 1953 г.)

Надпись на барельефе: «Метрополитен имени Л.М. Канановича. Станция «Ботаническая». Официальное название станции – «Ботанический сад», однако барельеф в таком виде существовал некоторое время. Нижняя его часть с названием станции была утрачена. Позже название станции было выполнено в виде отдельных металлических букв.



Современный вид. В процессе реставрации поменялся цвет решёток в арках. Была возвращена убранный в 1970-х годах женская фигура. Работа скульпторов-реставраторов Д. Левина и И. Фёкина. По обеим сторонам от арок были вновь размещены светильники-бра. Барельеф вокруг циферблата, арки и ниша между ними выкрашены белой краской. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Скульптура «Изобилие».
Скульптор: П.В. Мельникова.
Фото 1950-х годов. (Из семейного
архива скульптора)

название станции при открытии

НОВОСЛОБОДСКАЯ

Название станции:

● «Новослободская» с 30 января 1952 года по наши дни

Архитекторы: А.Н. Душкин, А.Ф. Стрелков

Художники: П.Д. Корин, Э. Вейланд, Дж.Я. Бодниекс, Э. Крафтс, Х. Рысин

Инженеры-конструкторы: Б.М. Прикот, А.И. Семёнов

Станция «Новослободская» и её наземный вестибюль сооружены по архитектурному проекту члена-корреспондента Академии архитектуры СССР А.Н. Душкина и архитектора А.Ф. Стрелкова. Тематика архитектурно-художественного оформления станции посвящена мирному созидательному труду народов Советского Союза. Отдельно стоящее здание вестибюля в будущем будет располагаться на площади среди зелени. Колоннада портика, выходящая в сторону Новослободской улицы, хорошо ориентирует пассажиров, подчёркивая главный фасад с входами и выходами. Кассовый зал, коридоры входа и выхода хорошо организуют потоки пассажиров. Эскалаторный зал, перекрытый куполом с закарнизным подсветом, воспринимается как достаточно свободный, монументальный и в то же время лёгкий объём. Чередование больших и малых арок из светлого мрамора является основой композиции станции. Витражи, расположенные на пилонах в малых арках, являются новым решением, открывающим широкие возможности для интересных композиций. Витражи, выполненные мастерами г. Риги по эскизам и шаблонам заслуженного деятеля искусств П.Д. Корина, представляют собой значительные произведения искусства. Основу витража составляет орнаментальный рисунок. Круги с художественными рисунками в верхней части посвящены труду советских людей. Здесь изображены: рабочий, колхозница, учёный, музыкант, художник и т. д. На торцовой стене установлено грандиозное мозаичное панно на тему «Мир во всём мире» (автор – П.Д. Корин). Используя мрамор и другие естественные камни в сочетании со смальтой, автор удачно решил художественную композицию с женщиной и ребёнком на фоне портрета знаменосца мира – великого Сталина. Простота решения всей композиции сооружения, построенной на контрасте светлых тонов мрамора, штукатурки, цветных витражей и чёрного пола из плит полированного гранита, в котором отражаются витражи, является замечательной особенностью станции «Новослободская».



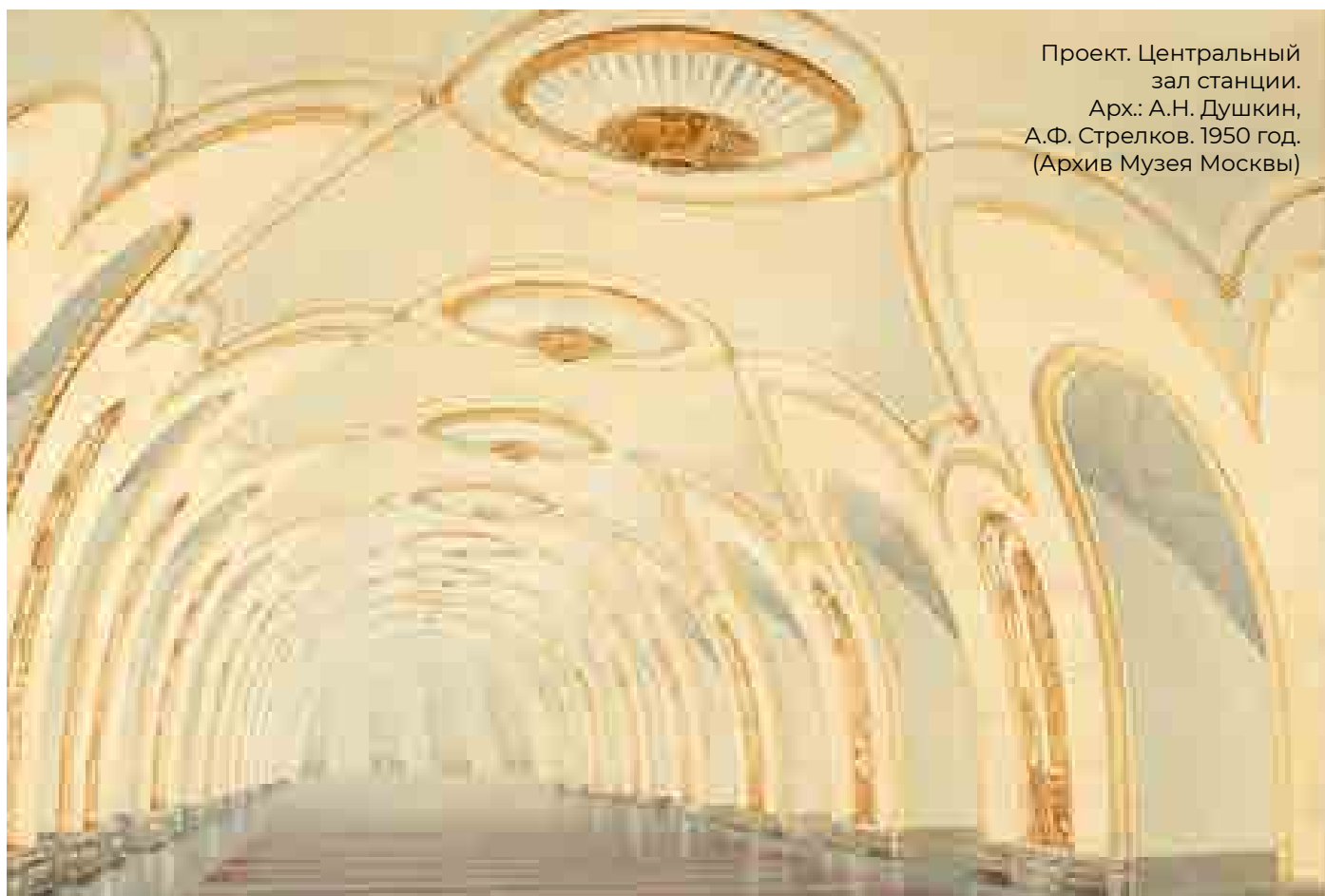
Наземный вестибюль станции
«Новослободская». 1952 год.
(«Архитектура СССР». №4. 1952 г.)



Современный вид. За 73 года
своего существования наземный
вестибюль станции
не претерпел изменений.
Поменялась надпись на фризе
фасада – метрополитен имени
Л.М. Кагановича сменил своё имя
на В.И. Ленина.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Проект наземного вестибюля.
Арх.: А.Н. Душкин, А.Ф. Стрелков.
(«Городское хозяйство Москвы».
№3. 1951 г.)



Проект. Центральный
зал станции.
Арх.: А.Н. Душкин,
А.Ф. Стрелков. 1950 год.
(Архив Музея Москвы)



Макет застройки площади, проектируемой на Новослободской улице рядом с уже возведённой станцией метро. Арх.: И. Ловейко, М. Артемьев, Б. Браиловский, С. Ханин. («Архитектура и строительство Москвы». №7. 1953 г.)

Проектное предложение по застройке площади, проектируемой на Новослободской улице, у станции метро. Перспектива. Арх.: И. Ловейко, М. Артемьев, Б. Браиловский, С. Ханин. («Архитектура и строительство Москвы». №7. 1953 г.)







▲ Первый вариант мозаичного панно. Ребёнок сидит на плечах у матери. Художник: П.Д. Корин. 1952 год.

Второй вариант мозаичного панно. Ребёнок сидит на руках у матери. Художник: П.Д. Корин. Предположительно, 1952 год. ▼ (Фото с сайта: www.nashtransport.ru)

Идея архитектуры станции «Новослободская» воплощена в большом мозаичном панно (художник П. Корин), установленном на торцовой стене подземного зала и изображающем женщину с ребёнком на фоне портрета великого знаменосца мира товарища И.В. Сталина. Многократно повторяемые слова «Мир во всём мире», включённые в композицию панно, подчёркивают идейную направленность произведения.

«Архитектура СССР». №4. 1952 г.



◀ Работа над созданием мозаики для станции «Новослободская». Сотрудники мастерской Павла Корина за работой. Предположительно, 1951 год





Современный вид мозаичного панно на торцевой стене станции. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Существует интересная легенда, связанная с торцевым панно. Якобы при осмотре станции Н.С. Хрущёвым в 1954 году не понравилось, что женщина на панно изображена босоногой. Мол, вы показываете, что при Советской власти колхозница обувь себе позволить не может. Фигуру «обули» в древние сандалии. Но многим в ЦК эта мозаика всё равно не нравилась – она напоминала Сикстинскую Мадонну, и это во время яростной борьбы Хрущёва с религией. В итоге через несколько месяцев поступил приказ: мозаику снять. Но работники метро не стали заниматься вандализмом, а лишь закрыли панно мраморной фальшстеной. Только когда Хрущёв был смещён с постов, мозаику позволили открыть, но при этом требовалось удалить оттуда Сталина, что и было сделано Кориным, а заодно женщина была «разута» и стала держать ребёнка немного по-другому.

Зиновьев А. «Сталинское метро». М., 2011 г.

Пожалуй, самая многострадальная мозаика московского метро. Первоначально на утверждённом эскизе было трое детей – кроме малыша на плечах, двое шли справа и слева от матери. Но мастерская из-за высокой загрузки, связанной с работой на станции «Комсомольская», не успевала собрать мозаику в срок. П.Д. Корин решил упростить композицию и с панно были убраны фигуры подростков. Остался ребёнок, сидящий на плечах матери. В таком виде мозаика и появилась на торцевой стене станции. Но практически сразу же её перебрали, ребёнок оказался на руках. С началом периода борьбы с культом личности с панно был убран профиль И.В. Сталина, вместо него была выложена лента со словом «мир». И, чтобы уравновесить композицию, П.Д. Корин добавил на мозаику изображение четырёх голубей.



Эскиз. Третий вариант мозаичного панно.
Художник: П.Д. Корин. 1966 год.
(Пермская государственная
художественная галерея)

название станции при открытии

БЕЛОРУССКАЯ

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«БЕЛОРУССКИЙ ВОКЗАЛ»

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «БЕЛОРУССКАЯ» С 30 ЯНВАРЯ 1952 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

АРХИТЕКТОРЫ: И.Г. ТАРАНОВ, Н.А. БЫКОВА; СОАВТОРЫ: Я.В. ТАТАРЖИНСКАЯ, А.А. МАРОВА, З.Ф. АБРАМОВА,
ПРИ УЧАСТИИ Ю.И. ЧЕРЕПАНОВА.

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЯ: И.Г. ТАРАНОВ, Ю.А. ЧЕРЕПАНОВ

ХУДОЖНИК: Г.И. ОПРЫШКО

СКУЛЬПТОРЫ: С.М. ОРЛОВ, С.Л. РАБИНОВИЧ, И.Л. СЛОНИМ

ИНЖЕНЕРЫ-КОНСТРУКТОРЫ: Б.М. ПРИКОТ, А.И. СЕМЁНОВ, К. САПУНЕНКО

Обратившись к важной современной теме, посвящённой расцвету социалистической культуры белорусского народа, и построив свой художественный замысел на использовании ярких образцов современного народного искусства, авторы развивают одну из наиболее плодотворных традиций отечественной архитектуры.

А между тем архитектура станции по многим формальным признакам, по уровню профессионального мастерства авторов не стоит выше многих других ансамблей московского метрополитена. Например, по достоинствам ряда архитектурных деталей с нею вполне может быть сравнима архитектура станции «Ботанический сад». Тем знаменательней, что творческий успех сопутствовал тому, кто глубоко прочувствовал величайшие возможности для архитектуры, заложенные в современном народном творчестве, и обратился к нему. Народное творчество ещё совершенно недостаточно используется в архитектуре метрополитена, его подлинные богатства в ней ещё далеко не раскрыты. Вот почему произведение Н. Быковой, И. Таранова и Г. Опришко имеет принципиальное значение. Народное искусство Белоруссии использовано ими не для простой его демонстрации, а для выявления большой жизнеутверждающей идеи о громадных исторических преобразованиях, которые внесла в жизнь народа социалистическая действительность. Эта идея воплощается ими с большой силой художественной выразительности в архитектуре подземного зала. Пассажир, который приходит в этот зал со стороны станции «Белорусская» горьковского радиуса, уже на пути к новой станции вовлекается в жизнерадостную атмосферу её ансамбля. Три крупные арки, яркая и праздничная форма которых ещё более подчёркнута сочным белорусским орнаментом из мраморов белого, зелёного и коричневого цветов, словно встречают гостеприимно человека на пороге зала и приглашают его войти внутрь.

Перед зрителем раскрывается панорама сияющего белизной, полного воздуха и света сооружения, где всё – и пилоны, поддерживающие свод, и плоскости проходов к путевым платформам, и самый свод – покрыты сплошным снежно-белым декоративным узором. Сплошное белое кружево лепного декора на белых пилонах и своде! Это, несомненно, свежо по архитектурной идее и превосходно по эмоциональному звучанию. Широко использованные декоративные средства, почерпнутые в народном белорусском искусстве, не придали, однако, архитектуре декоративный характер. Ни в чём не нарушая тектонической структуры зала, они вместе с тем помогли создать яркую, праздничную атмосферу. Разнообразны по тематике и превосходны по своему реализму и красочности небольшие мозаичные панно, вkomпонованные в свод. Особенно удались художнику Г. Опришко сцены, изображающие женщин-ковровщиц, ткущих ковёр с портретом товарища И.В. Сталина, воинов – сынов белорусского народа, принимающих присягу социалистической родине, трёх танцующих белорусских девушек.

В целом архитектурный образ подземного зала ярко рисует картину народного счастья, неисчерпаемых творческих сил белорусского народа, добившегося огромных успехов в развитии своей социалистической культуры.



Наземный вестибюль станции «Белорусская». На стене, над чашей фонтана, расположен барельеф, в центре которого венки овальной формы, вытянутый по вертикали. Он включает в себя ленты, колосья, серп и молот и по наполнению напоминает герб Советского Союза (автор: С.М. Орлов). Позже барельеф был утрачен. Восстановлен с изменениями, но с сохранением общей стилистики в 2021 году. Фото: Н. Грановский, 30.11.1955 года. (Главархив г. Москвы)



Во время реставрации 2019–2021 годов барельеф был восстановлен с некоторыми изменениями. Декоративный венок с серпом и молотом был заменён на герб Советского Союза с колосьями над ним. Также изменения коснулись и некоторых других элементов барельефа. (Фото слева – Главархив г. Москвы, 1955 г. Фото справа – М. Куделя, 2025 г.)



Современный вид.
Наземный вестибюль.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)





На углу Грузинского вала и площади Белорусского вокзала не так давно стояли два небольших здания. Сейчас их нет. На этом месте грохочет экскаватор. Здесь завершается рытье котлована для строительства наземного вестибюля станции метро «Белорусская-кольцевая». Сегодня заканчиваются буровые работы для замораживания грунта, в котором пройдет наклонный ход, ведущий из наземного вестибюля к новой станции. Наземный вестибюль представит собой красивое белое архитектурное сооружение. Впоследствии вестибюль будет встроен в 8-этажный административный дом, который здесь воздвигнут. Снаружи вестибюль облицуют коломенским известняком. На фасаде будут высеченные из камня барельефы, тематика которых посвящена Советской Белоруссии. Для входа и выхода пассажиров сооружаются две большие арки, между которыми на гранитных пьедесталах укрепят высокие светильники. Кассовый зал предполагается облицевать белым мрамором. В нише перед эскалаторным залом установят скульптуру товарища И.В. Сталина. *(Описывается проект Н.А. Быковой и И.Г. Таранова. Вместо скульптуры был установлен бюст. – М.К.)* Большой эскалаторный зал построят в форме шестигранника. Свод будет в виде купола. В этом помещении намечено возвести 6 арок, 4 из которых закроют декоративными металлическими застекленными решётками. Своды арок будут покоиться на массивных гранёных мраморных колоннах. Над ними расположат скульптурные медальоны, посвящённые Белорусской ССР.

«Вечерняя Москва». № 68.
22 марта 1951 г.

Проект. Станция «Белорусская»-кольцевая. Центральный зал.
Арх. Я.Г. Лихтенберг. 1944 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Проект. Центральный зал. Перспектива. Вариант.
Арх.: Н.А. Быкова и И.Г. Таранов. 1951 год.
(Из семейного архива А.И. Таранова)

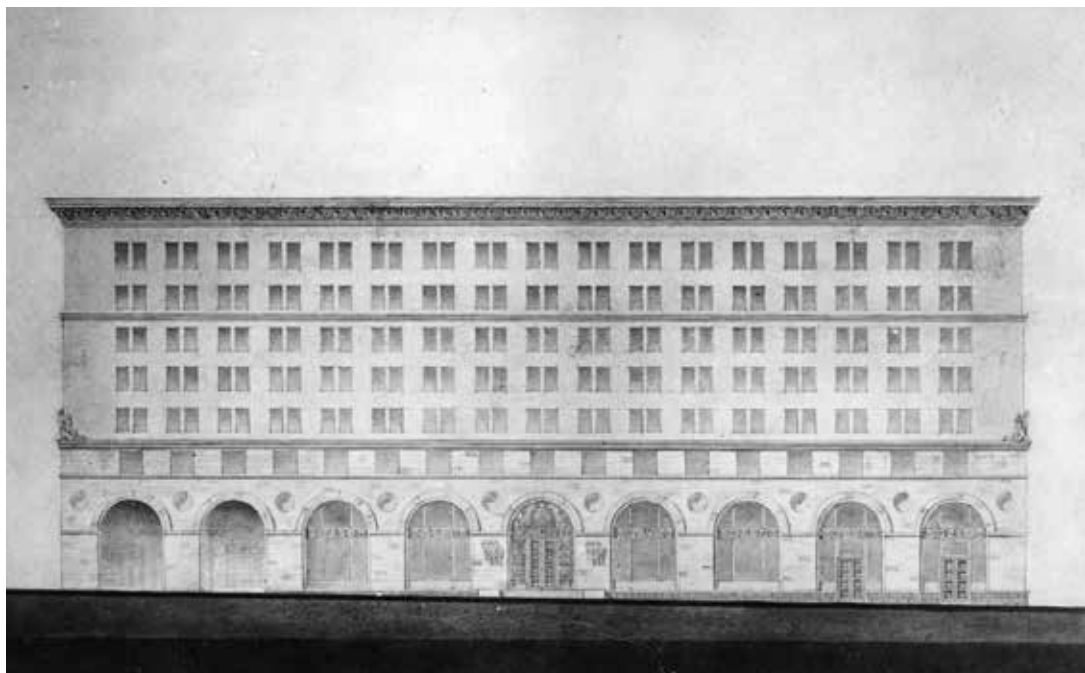


Проект. Перронный зал.
Арх.: Я.Г. Лихтенберг
и М.П. Бубнов. 1952 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)

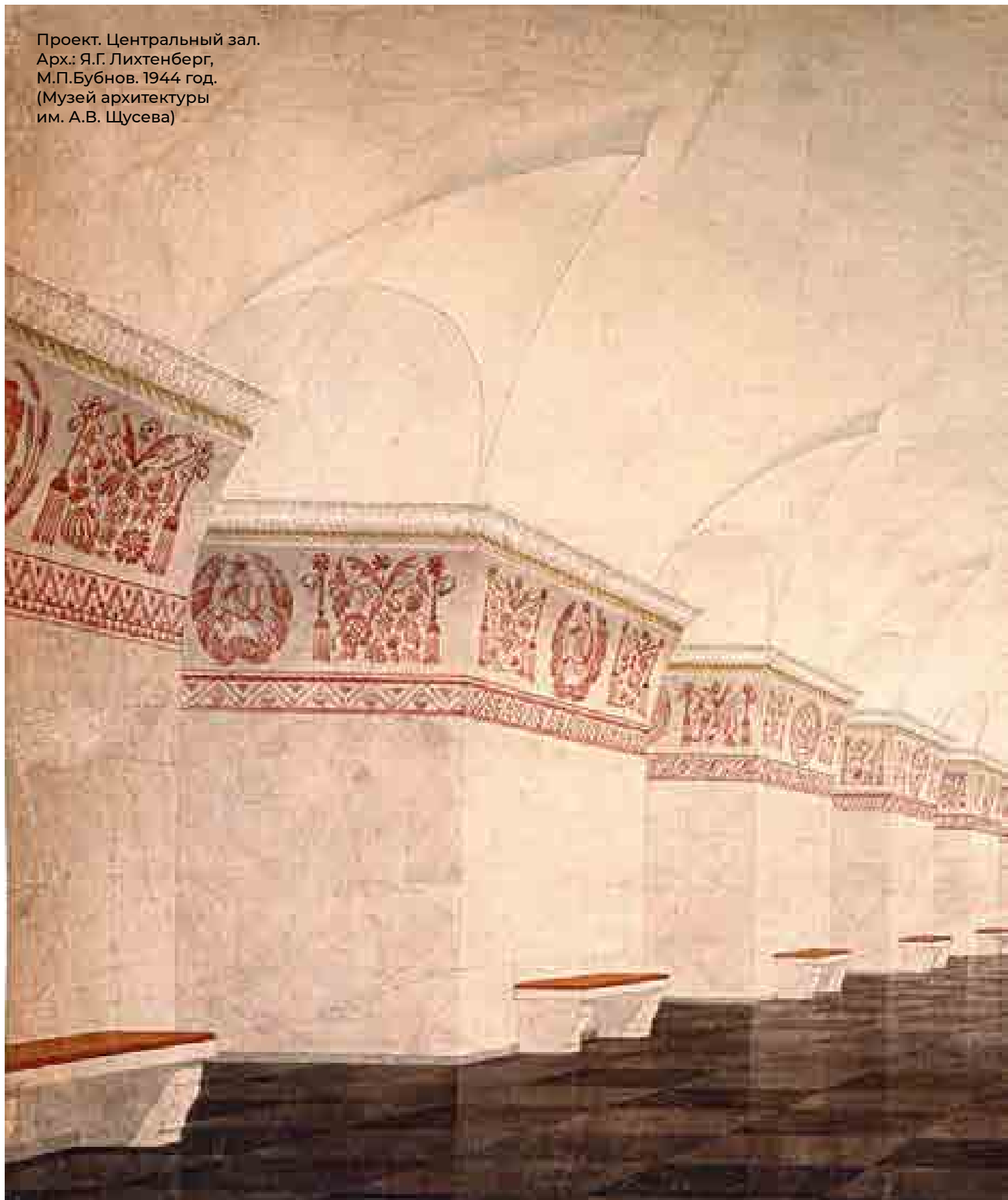


Проект. Центральный зал. Перспектива.
Вариант. Арх.: Н.А. Быкова и И.Г. Таранов.
1951 год. (Архив Музея Москвы)

Проект дома
Управления
метрополитена на
площади Белорусского
вокзала. Проект был
утверждён
к строительству,
но не осуществлён.
Арх. И.Г. Таранов.
1953 год.
Существующий
вестибюль станции
изначально должен
был войти в состав
комплекса зданий.
(Из семейного архива
А.И. Таранова)



Проект. Центральный зал.
Арх.: Я.Г. Лихтенберг,
М.П. Бубнов. 1944 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)







Скульптурная композиция
«Советская Белоруссия»
была установлена в 1954 году у
торцевой стены центрального зала
станции «Белорусская»-кольцевая.
Скульптор: С.М. Орлов.
(Фото: Peter Hessel, 1981 г.)



Напольную плитку пришлось заменить из-за того, что при значительном пассажиропотоке она выбивалась и пол зиял пустотами. Плитку такого размера, к моменту начала ремонта, в СССР уже не выпускали и было принято решение заменить пол на более долговечный гранитный, с максимальным сохранением орнамента. Что и было сделано по проекту сына И.Г. Таранова и Н.А. Быковой – архитектора Андрея Ивановича Таранова.

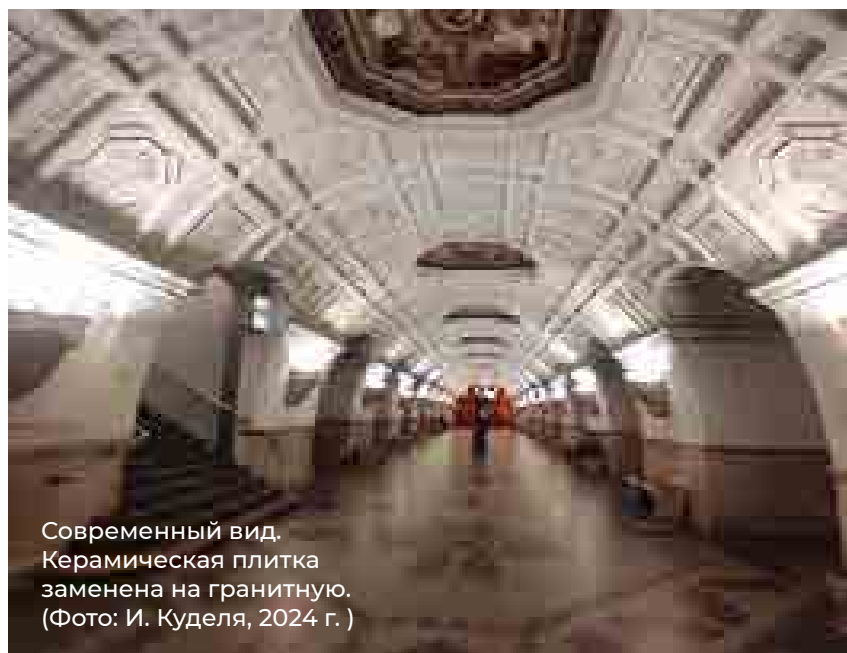
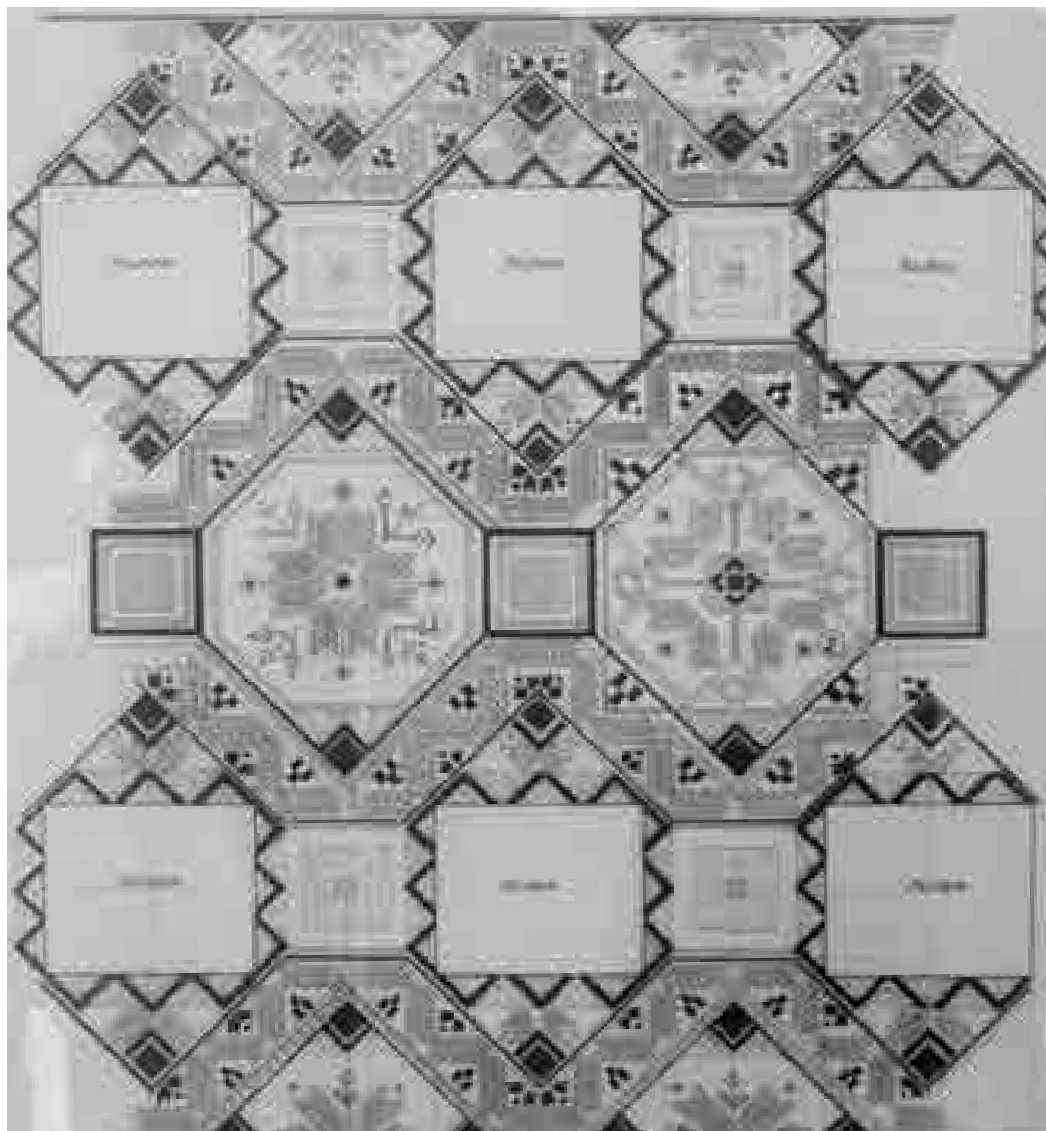
Современный вид. Скульптурная композиция «Советская Белоруссия» была разобрана в 1997 году при строительстве второго выхода со станции «Белорусская»-кольцевая в сторону Лесной улицы и вывезена в депо. Некоторое время считалась утраченной. Была отреставрирована и в 2021 году установлена у торцевой стены центрального зала станции «Белорусская»-радиальная. (Фото: И. Куделя, 2025 г.)

Эскиз. Рисунок пола.
 Арх.: Н.А. Быкова,
 И.Г. Таранов,
 Художник:
 Г.И. Опрышко.
 Предположительно,
 начало 1950-х годов.
 (Музей архитектуры
 им. А.В. Щусева)

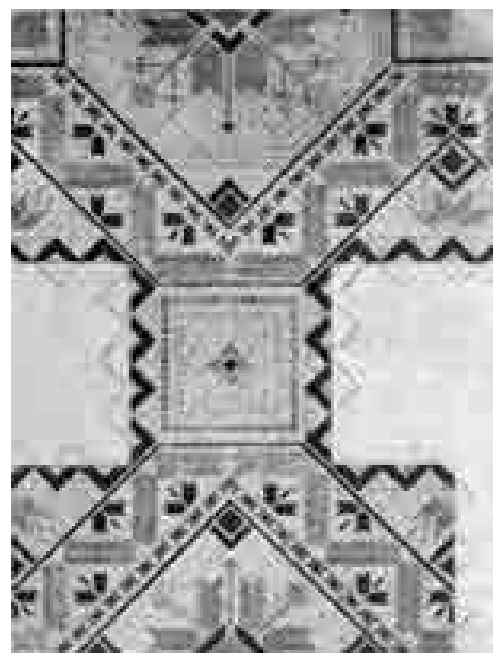


Мозаичный пол
 из керамических
 плиток.
 («Архитектура СССР».
 № 10. 1953 г.)

Внизу справа:
 вариант узора пола.
 («Архитектура СССР».
 №4, 1952 г.)

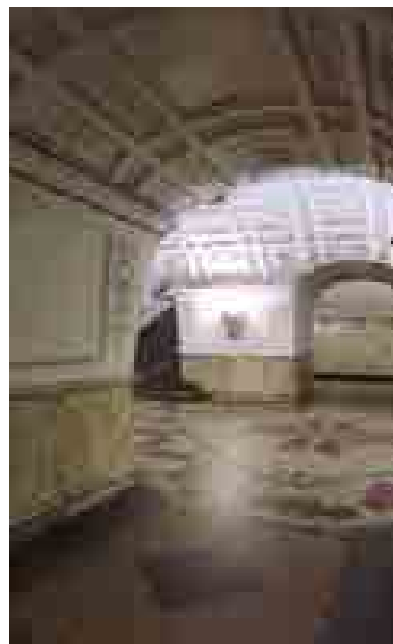


Современный вид.
 Керамическая плитка
 заменена на гранитную.
 (Фото: И. Куделя, 2024 г.)





Светильник на своде в проходе между пилонами. 1952 год. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева).



Современный вид. Светильники на сводах демонтированы. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Станция «Белорусская»-кольцевая. Фото: Д. Шоломович, 1952 год. (Главархив г. Москвы)

Плафон в вестибюле
центрального зала
станции. Мозаика работы
Г.И. Опрышко. 1951 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Современный вид. После развенчания
культа личности профиль И.В. Сталина
был заменён на орден Трудового
Красного Знамени.
(Фото: М. Куделя, 2024 г.)

Как живые выглядят искусные вышивальщицы, золотом вытканые портрет
великого друга белорусского народа –
товарища Сталина.

«Вечерняя Москва».
№79. 2 апреля 1952 г.



Реконструкция



На полу аванзала перехода
между кольцевой
и радиальной линиями
типовая керамическая плитка
с простым орнаментом.

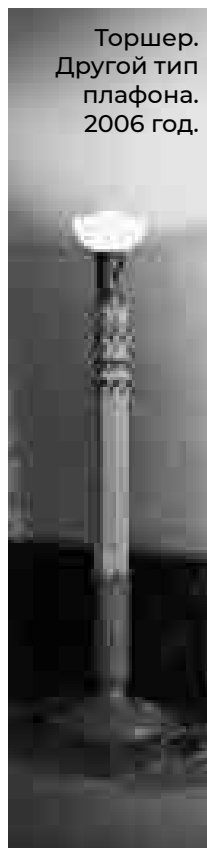
Скульптурная группа «Партизаны» установлена в 1952 году. Скульпторы: С.Л. Рабинович и И.Л. Слоним.
(Фото: Don Montgomery, 1985 г.)



Орнамент на полу
выложен
мелкой плиткой.
(Фото: Эрих Лессинг,
1958 г.)



Торшер. 1952 год.
Первоначальный
тип плафона. (Музей
архитектуры
им. А.В. Щусева)



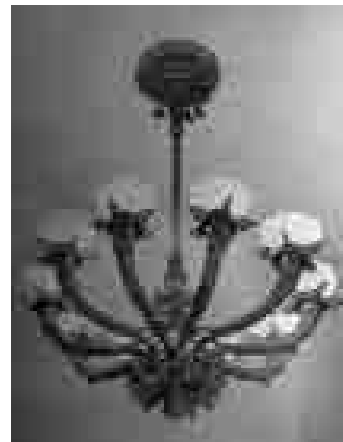
Торшер.
Другой тип
плафона.
2006 год.



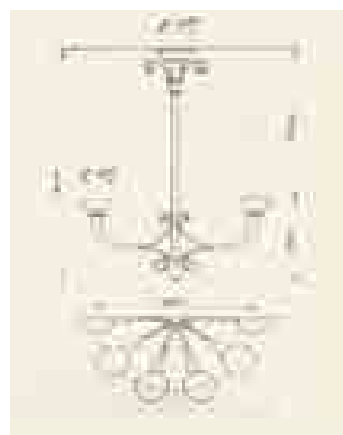
Торшер. Другой тип
плафона. (Фото:
М. Куделя, 2024 г.)



Вид на переход со станции «Белорусская»-радиальная. (Фото: Эрих Лессин, 1958 г.)



10-рожковая люстра, висевшая в аванзале перехода. Такие же освещали кассовый зал станции. Алюминий анодированный, стекло. Аналогичные люстры размещались в наземном вестибюле станции «Павелецкая»-кольцевая. 1953 год. (Архив музея Мосметростроя)



Бра на стенах перехода заменены на лампы дневного света. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)

По данным, которые часто встречаются в интернете, над скульптурной группой «Партизаны» якобы работал М.Г. Манизер. Однако это не соответствует действительности. Авторы: С.Л. Рабинович и И.Л. Слоним. Работа проводилась в мастерской С.М. Орлова.

Аванзал перехода станции. 1952 год. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



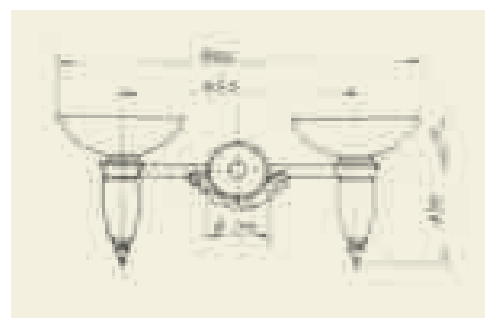
Современный вид. Люстра с потолка аванзала была демонтирована, а бра были заменены на современные светильники. Также построен гермозатор. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)





Современный вид.
Бра заменены лампами
дневного света.
(Фото: М. Куделя, 2024 г.)

Лестница перехода станции
«Белорусская»-кольцевая.
Фото: А.А. Тартаковский, 1951 год.
(Архив Музея Москвы)



Двухрожковое бра.
Анодированный алюминий,
мрамор, стекло. Переход между
станциями «Белорусская»
кольцевой и радиальной линий.
1953 год.
(Архив музея Мосметростроя)



Кассовый зал станции
«Белорусская»-кольцевая.
Фото: А.А. Александров.
1951 год. (Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Современный вид.
Кассовый зал.
10-рожковые люстры
демонтированы.
(Фото: И. Куделя, 2025 г.)



▲ Современный вид.
Вероятное место-
положение бюста.
(Фото: М. Куделя,
2025 г.)

Торшер возле
фасада наземного
вестибюля станции.
1953 год.
(Архив музея
Мосметростроя)



Один из мраморных бюстов
И.В. Сталина работы
Георгия Васильевича Нероды.
(Фото с сайта:
www.skulptura-neroda.ru)



Стены наземного вестибюля станции облицованы венёвским известняком. Шестигранный эскалаторный зал вестибюля украшен четырьмя витражами с металлическим рисунком. В переходном зале установлен скульптурный бюст товарища Сталина, выполненный Г. В. Нерода.

Архитектор А. Заболотная.
«Московский большевик». №26. 31 января 1952 г.

Наземный вестибюль и станция «Белорусская-кольцевая» сооружены по проекту архитекторов Н.А. Быковой и И.Г. Таранова, соавторов архитекторов З.Ф. Абрамовой, А.А. Маровой и Я.В. Татаржинской, при участии архитектора Ю.И. Черепанова.

Наземный вестибюль станции расположен на площади Белорусского вокзала – на углу Брестской улицы. Две арки входов и выходов являются частью композиции будущего семиэтажного административного здания. Такие же арки повторяются по фасаду, выходящему в сторону Брестской улицы. На углах главного фасада будут установлены барельефы, выполненные скульпторами С.Л. Рабиновичем и И.Л. Слоним в мастерской скульптора С.М. Орлова. В лоджии хороших пропорций и размеров устанавливается на стене барельеф на тему «Советская Белоруссия», исполненный теми же скульпторами. У основания этой стены сооружается гранитный фонтан.

«Городское хозяйство Москвы». №2. 1952 г.

Во время реставрации 2019–2021 годов на фасад станции был возвращён барельеф «Советская Белоруссия» (с некоторыми изменениями), подвесные светильники возле входа, а также фонари у фасада здания.

Верхнее фото: 1982–1985 годы. Барельеф на стене уже сбит, фонари убраны. На нижней фотографии (предположительно, 2010-е годы) присутствуют фонари, которые имеют определённое сходство с первоначальными по пропорциям и форме плафонов



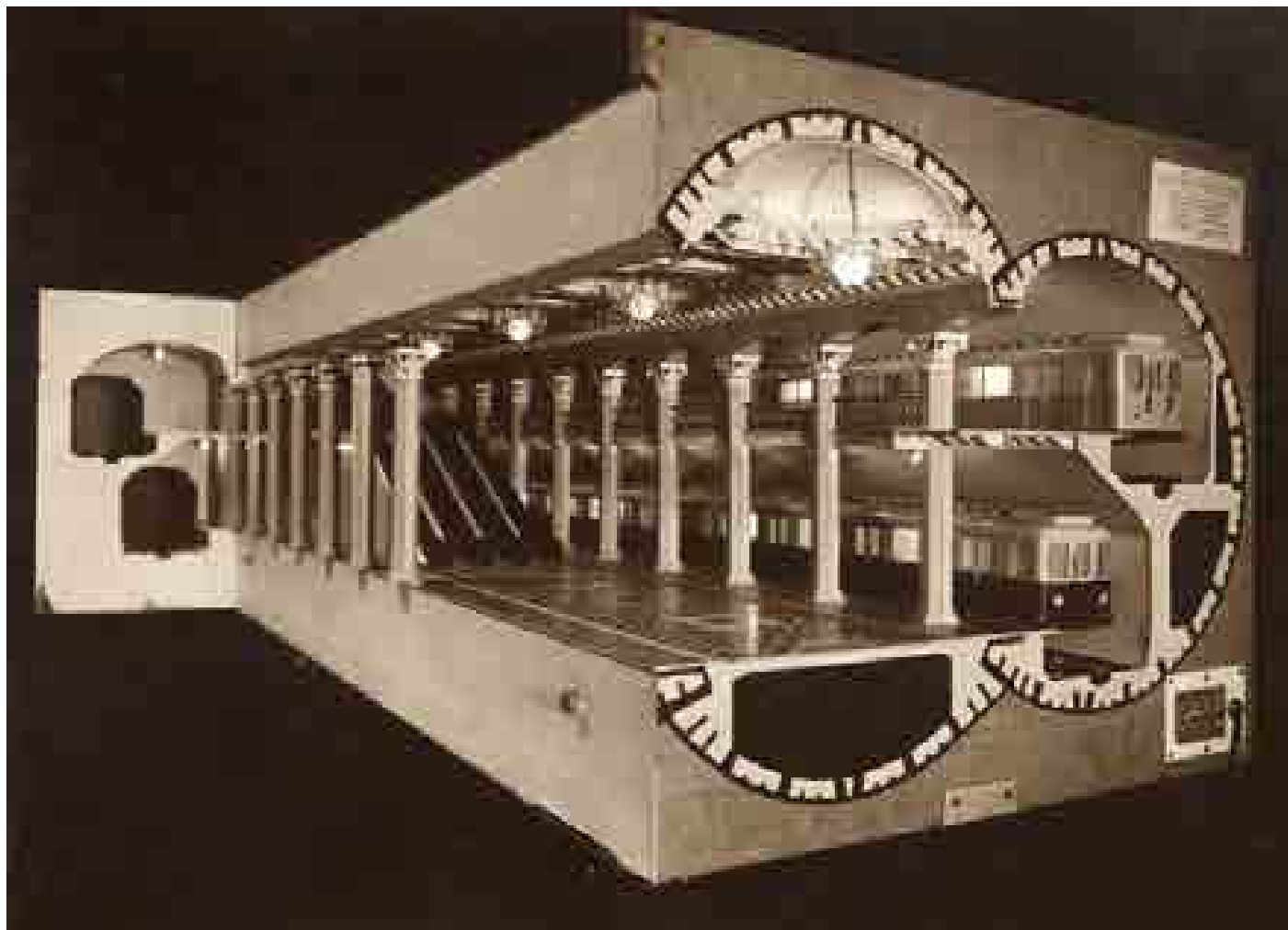
Светильник
наземного
вестибюля станции.
1953 год.
(Архив музея
Мосметростроя)



Вид до реставрации.
Вместо барельефа –
рекламная вывеска,
светильники на сводах
отсутствуют.
Фото 2012 года

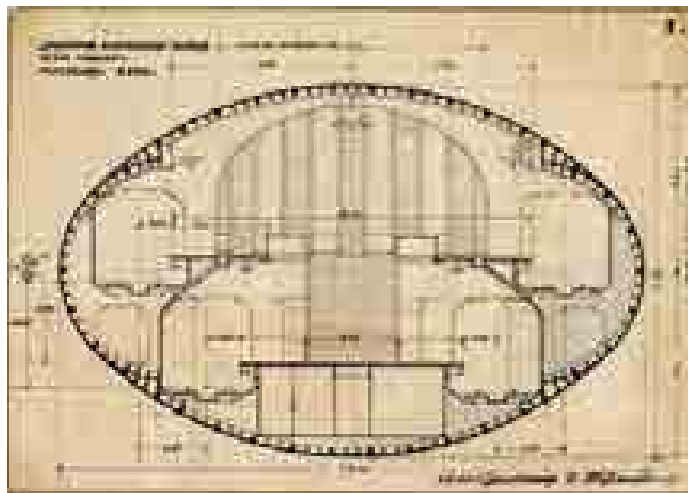


Современный вид.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

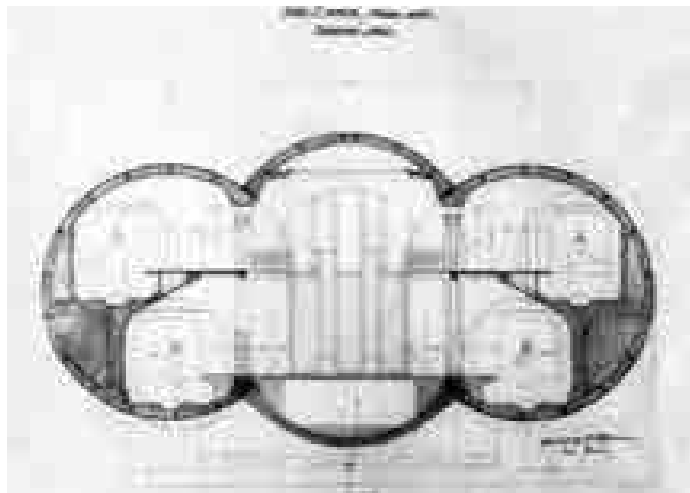


Макет станции с 4-путевыми туннелями. Иван Георгиевич Таранов очень надеялся, что данный проект будет реализован при строительстве станции у Киевского вокзала. Макет был тщательно проработан: некоторые элементы снимались, зажигались люстры и освещение внутри вагонов, зеркала визуально увеличивали залы почти в 2 раза. Предположительно, 1948 год. (Из семейного архива А.И. Таранова)

Проект двухъярусной пересадочной станции. Арх. И.Г. Таранов. 1940 год.
(Из семейного архива А.И. Таранова)



Проект двухъярусной пересадочной станции.
Арх. И.Г. Таранов. 1948 год.
(Из семейного архива А.И. Таранова)





Таранов-Белозёров Иван Георгиевич (1906–1979)

Родился 3 февраля 1906 года в семье военного инженера Георгия Ивановича Таранова-Белозёрова. Иван был младшим ребёнком в семье, у него были старший брат и две сестры. Вся большая семья Тарановых проживала в имении деда неподалёку от нынешнего Краматорска. С расширением города и строительством железной дороги, которая прошла через имение, семья переехала в Харьков, где в 1923 году Иван поступил в Харьковское художественное училище, а затем – в Харьковский политехнический институт на архитектурный факультет. Там он учился у выдающегося мастера, академика С. Серафимова, и его ученика С.М. Кравца. После окончания института Иван Георгиевич работал в Южном машиностроительном тресте (ЮМТ). По проекту Таранова-Белозёрова для рабочих Таганрогского котельного завода, который подчинялся ЮМТ, был построен знаменитый Круглый дом (1929–1932 гг.).

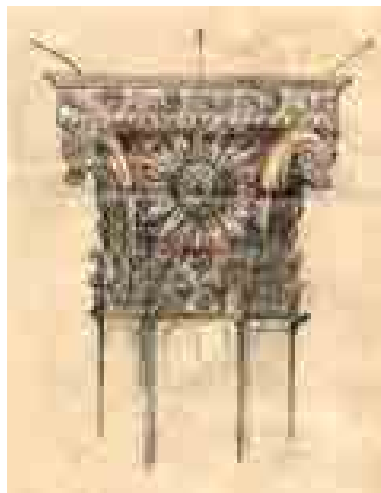
В 1932 году Таранов был направлен в Москву в составе группы молодых специалистов для проектирования станций метро. С этого времени он начал работать в архитектурном бюро Метростроя и вскоре стал заместителем начальника архитектурного отдела С.М. Кравца. В этом архитектурном бюро Таранов встретил Надежду Александровну Быкову, которая впоследствии стала его женой. В 1932 году они вместе спроектировали станцию метро **«Сокольники»**. И по результатам конкурса молодые архитекторы И.Г. Таранов и Н.А. Быкова были признаны победителями. В 1939 году они спроектировали проект павильона **«Механизация»** (совместно с Виктором Андреевым) на ВСХВ (сейчас это павильон **«Космос»**, перестроенный в 1953 году).

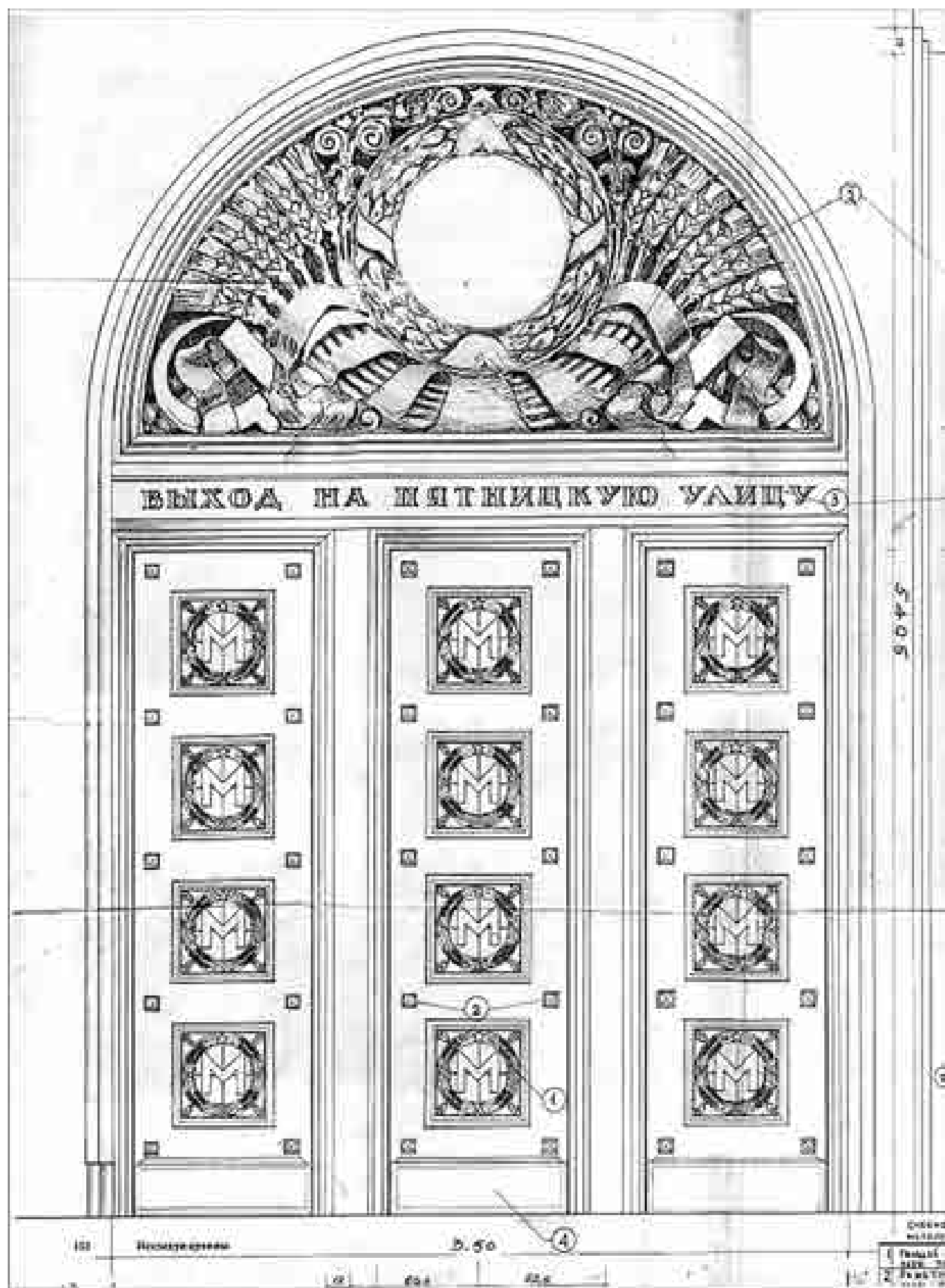
Но именно с Московским метрополитеном у Таранова и Быковой сложилось плодотворное сотрудничество. Кроме **«Сокольников»** супругами были спроектированы станции **«Новокузнецкая»** (1943 г.) переходный тоннель со станции **«Площадь Свердлова»** на станцию **«Охотный ряд»** (1944 г.), **«Белорусская»**-кольцевая (1954 г.), **«Спортивная»** (1957 г.), **«ВСХВ»** (1958 г.), наземный вестибюль станции **«Университет»** (1959 г.), **«Измайловская»** (1961 г.), **«Щёлковская»** (1963 г.), **«Проспект Вернадского»** (1963 г.). Также, совместно с И.Г. Петуховой были созданы проекты: аванзалы станции **«Площадь Ногина»** (1971 г.) и **«Тургеневская»** (1973 г.). Помимо этого именно Иван Таранов разработал логотип московского метро – красную букву **«М»**.

В 1947 году, уже построив **«Новокузнецкую»** и получив орден Красной Звезды, Таранов победил на конкурсе проектов высотного дома МПС у Красных ворот. Однако строительство внезапно передали Алексею Душкину (при этом, при доработках, проект Алексея Николаевича в общем образе и генплане приближался к проекту Таранова). Это событие было тяжёлым испытанием для Ивана Георгиевича. Он заболел туберкулёзом и перенёс сложную операцию. И даже в этой ситуации продолжал работать над **«Белорусской»**-кольцевой.

Но одна задумка Таранова так и осталась нереализованной. Ещё с довоенного времени он был одержим идеей создать 2-уровневую станцию пересадочного узла, где четыре путевых тоннеля, по два от двух линий, объединялись бы одним залом. Сообщение ярусов осуществлялось бы при помощи эскалаторов. Людские потоки не пересекались. Это было делом его жизни. Однако, несмотря на все расчёты и готовый макет, этот проект, из-за сложной инженерной конструкции, побоялись показать И.В. Сталину. И мечта выдающегося архитектора так и осталась мечтой.

Эскиз. Капитель колонны двухъярусной станции.
Арх. И.Г. Таранов.
1948 год. (Из семейного архива А.И. Таранова)







Быкова Надежда Александровна (1907–1997)

Родилась 28 ноября 1907 года в подмосковном Серпухове. Её отец, Александр Быков, был земским врачом, а мать, Надежда Чербова, – фельдшером. После окончания школы Надежда планировала поступить в медицинский институт, но вместо этого получила направление в Московский высший художественно-технический институт (ВХУТЕМАС). В 1930 году она успешно окончила институт, выбрав специальность «архитектор». С 1930 года Надежда Александровна работала в Проектгражданстрое, а затем в Гипрогоре под руководством Г.Б. Бархина. Она занималась разработкой типовых проектов ФЗС (Фабрично-заводская семилетка), ФЗУ (Школа фабрично-заводского ученичества) и других общественных зданий. В 1932 году Надежда Александровна перешла работать в Метропроект. Она стала победителем первого конкурса проектов московского метро, представив проект станции **«Сокольники»** в соавторстве с И.Г. Тарановым.

На молодых архитекторов обратили внимание. Им были вручены Почётная грамота ВЦИК, ордер на комнату в Денежном переулке и гран-при Международной выставки в Париже. Однако кто-то из завистников написал донос на Ивана Таранова (мужа Надежды Александровны); общий смысл пасквиля сводился к тому, что «потомственного рабочего в аспирантуру не приняли, а дворянина Таранова-Белозёрова, скрывшего своё дворянское происхождение, продвигаете». Ивана Георгиевича не допустили к работе над станцией **«Белорусская»** Горьковского радиуса (Быкова заканчивала работу совместно с Н.Н. Андриканисом) и отчислили из аспирантуры. Надежда Александровна рассылала письма с просьбой о помощи Н.С. Хрущёву, Н.А. Булганину и Л.М. Кагановичу и нашла поддержку у Лазаря Моисеевича. Притеснения прекратились, но Ивану Георгиевичу пришлось отказаться от второй части своей фамилии.

Замечательный творческий тандем двух выдающихся архитекторов создал проекты станций, которые стали одними из самых ярких в Московском метрополитене: кроме **«Сокольников»** были построены в 1943 году – **«Новокузнецкая»**, в 1944 году – переходный тоннель со станции **«Площадь Свердлова»** («Театральная») на станцию «Охотный ряд», в 1954 году – **«Белорусская»-кольцевая**.

Но в 1955 году вышло хрущёвское постановление № 1871 ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве». *«Внешне-показная сторона архитектуры, изобилующая большими излишествами», характерная для сталинской эпохи, теперь «не соответствует линии Партии и Правительства в архитектурно-строительном деле. ... Советской архитектуре должна быть свойственна простота, строгость форм и экономичность решений».* (*«История русского и советского искусства»* / Под ред. Д.В. Сарабьянова. М.: Высшая школа, 1979. С. 375.).

Сотрудничество с метрополитеном продолжилось, но в условиях, при которых уже сложно было проявить все грани художественного таланта. В 1957 году открылась станция **«Спортивная»**, в 1958 году – **ВСХВ**, в 1959 году – наземный вестибюль станции **«Университет»**, в 1961 году – **«Измайловская»**, в 1963 году – **«Щёлковская»**, в 1963 году – **«Проспект Вернадского»**.

В течение всей жизни Надежда Александровна работала в проектных организациях Московского метрополитена. Умерла в 1997 году. Была похоронена рядом с мужем на Новодевичьем кладбище.

Эскиз. Двери наземного вестибюля станции «Новокузнецкая». Арх.: Н.А. Быкова, И.Г. Таранов.

название станции при открытии

КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«КРАСНАЯ ПРЕСНЯ»

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ» С 14 МАРТА 1954 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

ПРОЕКТ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«ПРЕСНЯ» (1991 г., 1992 г.)

АРХИТЕКТОРЫ: В.С. ЕГЕРЕВ, М.П. КОНСТАНТИНОВ, Ф.А. НОВИКОВ, И.А. ПОКРОВСКИЙ

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЯ: К.С. АЛАБЯН, Т.А. ИЛЬИНА, СОАВТОРЫ: В.И. АЛЁШИНА, Т.Д. ЗЕБРИКОВА

СКУЛЬПТОРЫ: Н.А. ЩЕРБАКОВ, Ю.П. ПОММЕР, В.А. ФЁДОРОВ, Ю.Г. УШКОВ, Г.Н. КОЛЕСНИКОВ

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: Б.М. ПРИКОТ

Особенно хочется отметить станцию «Краснопресненская», осуществляемую по проекту молодых архитекторов В. Егерёва, М. Константинова, Ф. Новикова, И. Покровского. Вообще надо сказать, что состоявшийся недавно конкурс на проекты станций метро, в котором, наряду с опытнейшими мастерами архитектуры, активно участвовали недавние выпускники Московского архитектурного института, показал несомненный и быстрый творческий рост нашей талантливой советской молодежи. Наши молодые архитекторы ставят и умело разрешают сложные вопросы архитектуры станций метро, придают им радостный, глубоко оптимистический облик. Такой и является станция «Краснопресненская», проект которой одобрен Архитектурно-строительным советом. На гранитном, простого рисунка, полу покоятся пилоны, облицованные красным мрамором. Картушь, высеченная из белого мрамора и расположенная на пилоне со стороны среднего зала, объединит белый мраморный карниз с красным мрамором пилона. Подпружные арки свода будут иметь у основания, над пилонами, – скульптурные барельефы на темы революционных событий на Красной Пресне. Хорошая архитектура, свобода и простор, отсутствие ощущения «подземного сооружения» придают московскому метрополитену особые, неповторимые качества. Ведущая идея советской архитектуры – сталинская забота о человеке – отражается в композициях уже сданных в эксплуатацию, строящихся и проектируемых для будущих трасс метро станций и вестибюлей.

К. Рыжков,
главный архитектор института «Метрогипротранс».
«Архитектура и строительство Москвы». №2. 1952 г.



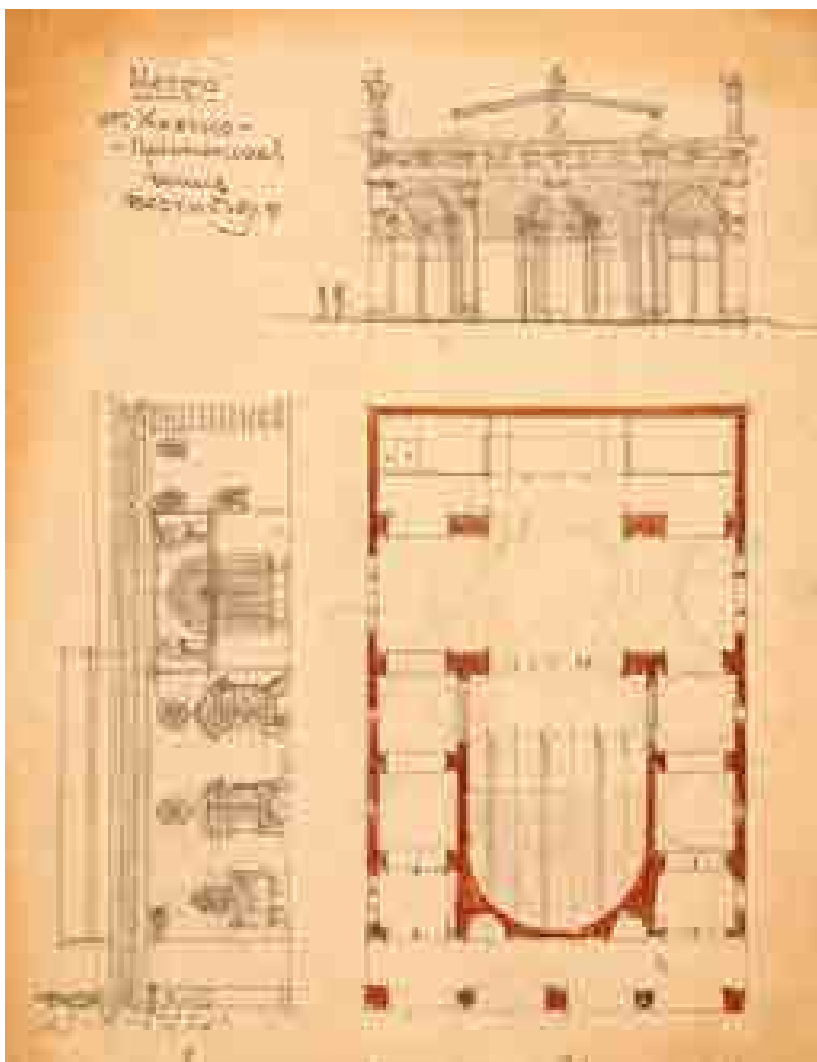
Наземный вестибюль станции «Краснопresненская». Вскоре после открытия, 1954 год



Современный вид наземного вестибюля. 5-метровая скульптура рабочего-революционера (автор – А.Е. Зеленский) установлена 16 марта 1955 года. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

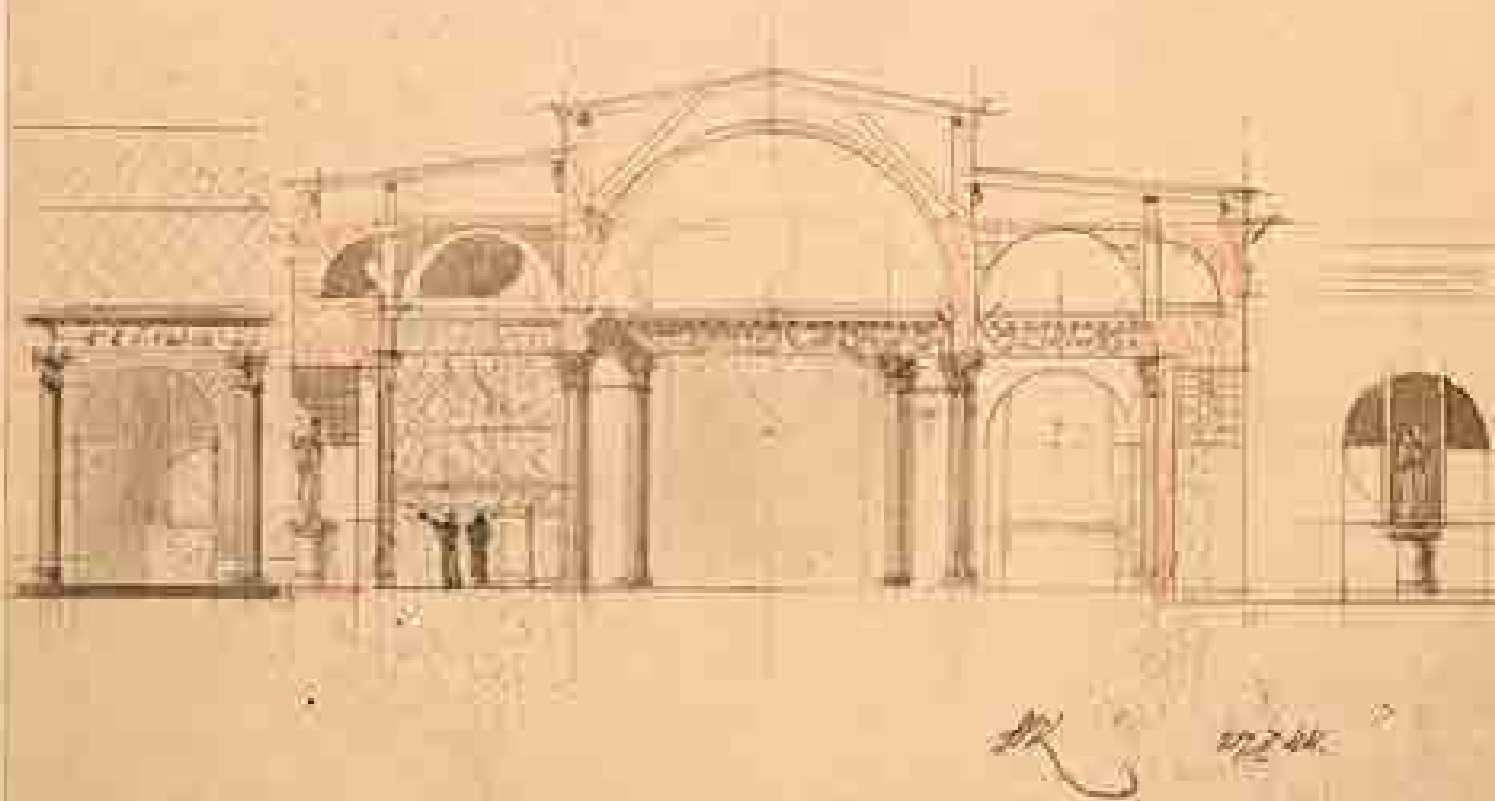


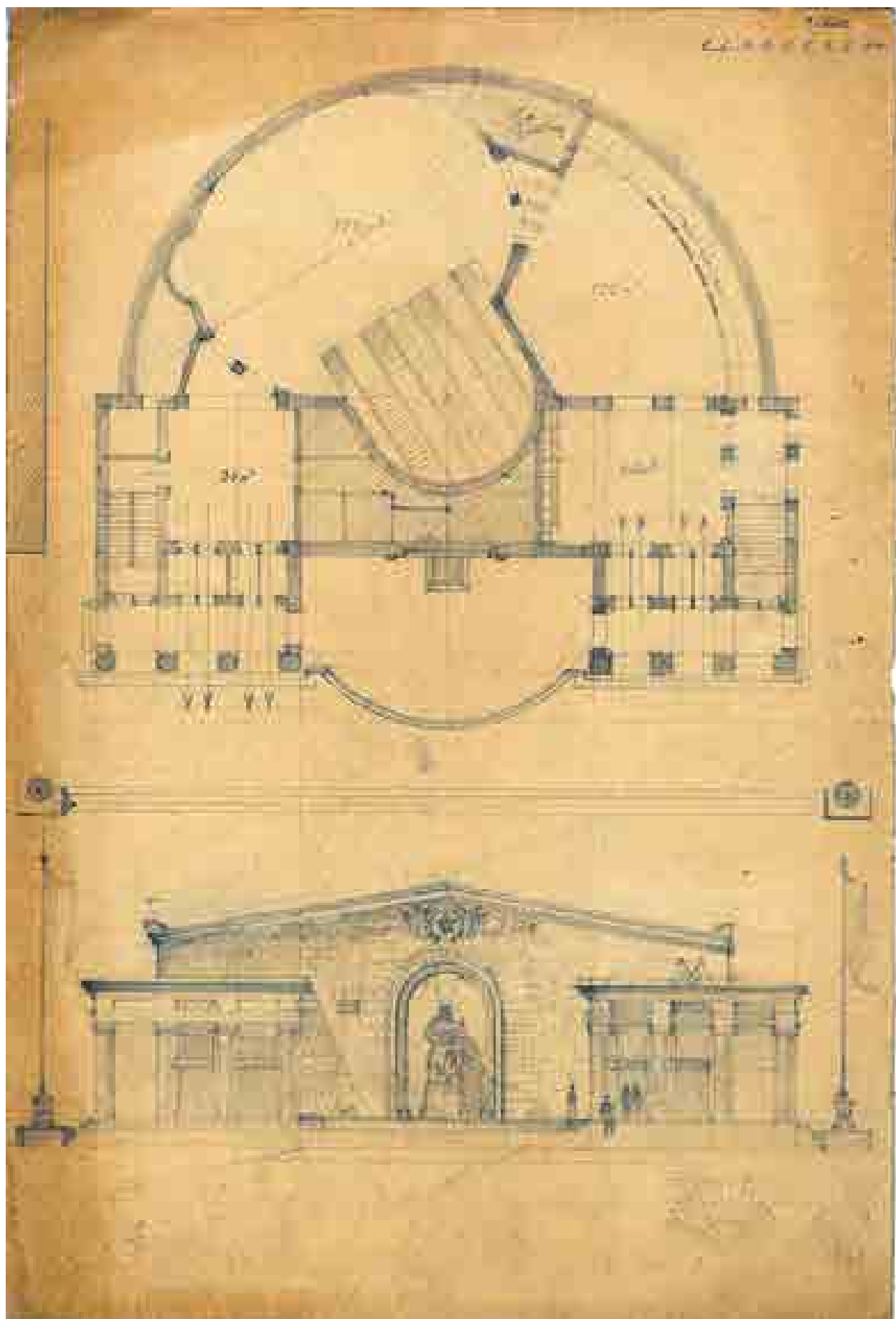
Проект. Станция метро
«Краснопресненская». Перронный зал.
Фрагмент развёртки стены.
Арх. Н.Я. Колли. 1944 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Эскиз наземного
вестибюля станции.
Арх. Н.Я. Колли. 1944 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)

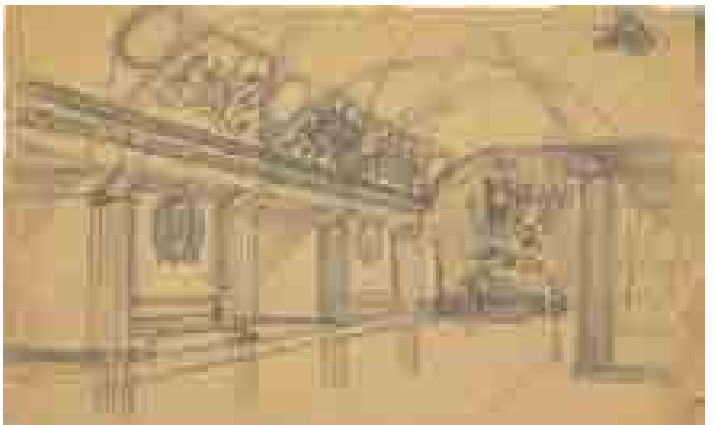
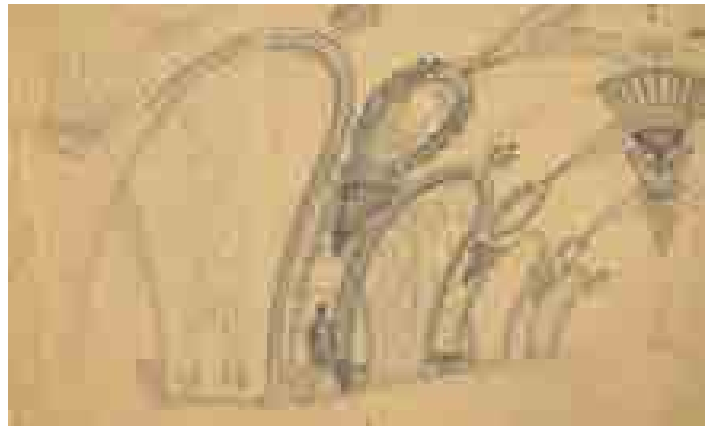
Эскиз наземного
вестибюля станции.
Вариант.
Арх. Н.Я. Колли. 1944 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)







Эскизы станции
«Краснопресненская».
Архитектор В.С. Андреев.
(Из собрания Музея МАРХИ)





Проект. Центральный зал.
Арх. К.С. Алабян.
(«Городское хозяйство Москвы».
№2. 1951 г.)

У торцевой стены, замыкающей главный зал, будет расположена большая скульптурная группа. В группе – фигуры краснопресненских рабочих. Скульптура посвящена важнейшим этапам революционных боёв на Пресне. Эмблемы, орнаменты на стенах и потолке отображают участие краснопресненцев в революционных событиях 1905 года и Великой Октябрьской социалистической революции, борьбе за индустриализацию страны, в сражениях с врагом на фронтах Отечественной войны, в доблестном труде в послевоенные годы.

«Городское хозяйство Москвы».
№2. 1951 г.



Проект. Центральный зал.
Вариант. Арх. К.С. Алабян.
(«Вечерняя Москва». 9 июня. 1950 г.)



Проект. Центральный зал станции метро «Краснопресненская». Арх.: В. Егерев, М. Константинов, Ф. Новиков, И. Покровский. («Архитектура и строительство Москвы». №2. 1952 г.)

Проект наземного вестибюля станции. Фасад. Арх. К.С. Алабян. («Городское хозяйство Москвы». №2. 1951 г.)





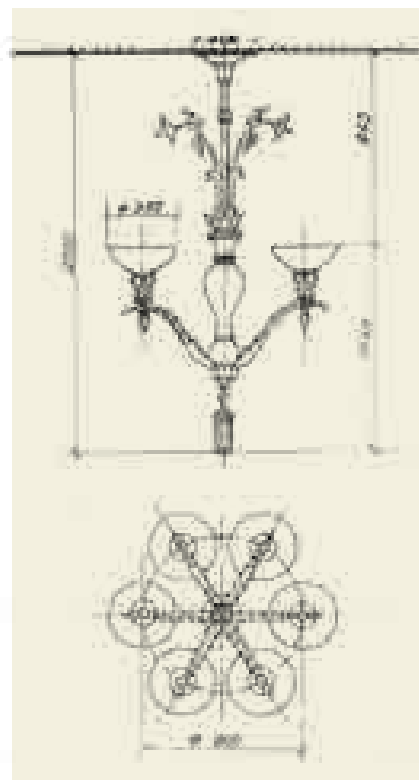
Эскизные варианты барельефов для центрального зала станции. Два нижних эскиза («Патруль» и «Бои на Кудринке») не были реализованы. Скульптор: Н.А. Щербаков. 1951 год. (Архив музея Мосметростроя)

Скульптурная композиция «В.И. Ленин
и И.В. Сталин» у торцевой стены
центрального зала станции
«Краснопресненская».
Скульптор: Н.А. Щербаков.
Фото второй половины 1950-х годов





В рамках борьбы с культом личности скульптуру И.В. Сталина убрали и сдвинули скульптуру В.И. Ленина в центр ниши. Там она простояла до открытия перехода на станцию «Баррикадная» в 1972 году.



Люстра.
Анодированный алюминий, стекло.
Аналогичные
светильники освещают
станцию «Арбатская»
Арбатско-Покровского
радиуса. 1953 год.
(Архив музея
Мосметростроя)



Люстра в эскалаторном зале станции.
Фото 1954 года.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Наземный вестибюль
станции. Коридор
к эскалаторному залу.
1954 год. (Архив музея
Мосметростроя)

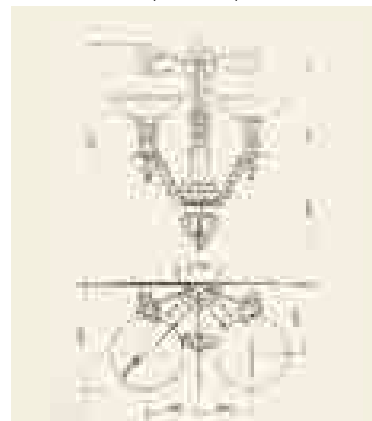


Современный вид.
Со временем люстры были
сняты, бра заменены
на лампы дневного света.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Современный вид
эскалаторного зала.
Люстра демонтирована
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Чертёж бра. 1953 год.



название станции при открытии

КИЕВСКАЯ

(КОЛЬЦЕВАЯ)

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«КИЕВСКИЙ ВОКЗАЛ»

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «КИЕВСКАЯ» С 14 МАРТА 1954 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

АРХИТЕКТОРЫ: Е.И. КАТОНИН, В.К. СКУГАРЕВ, Г.Е. ГОЛУБЕВ

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЕЙ: Д.Н. ЧЕЧУЛИН (здание ПРИГОРОДНОГО ВОКЗАЛА СО ВХОДОМ В МЕТРО),

И.Г. ТАРАНОВ И Г.С. ТОСУНОВ (ЭСКАЛАТОРНЫЙ ЗАЛ И ОБХОДНОЙ КОРИДОР)

ХУДОЖНИКИ: А.В. МЫЗИН, Г.И. ОПРЫШКО, А.Т. ИВАНОВ

ИНЖЕНЕРЫ-КОНСТРУКТОРЫ: М.В. ГОЛОВИНОВА, А.Н. ПИРОЖКОВА

Исполком Московского Совета утвердил проект станции «Киевская-кольцевая», разработанный бригадой украинских мастеров в составе действительного члена Академии архитектуры УССР, доктора архитектуры, профессора Е.И. Катонина (руководитель), архитекторов «Киевметропроекта» – В.К. Скугарева и Г.Е. Голубева, художника – члена-корреспондента Академии архитектуры УССР, кандидата искусствоведческих наук А.В. Мызина.

Архитектурно-художественное решение этой станции посвящено вековой дружбе украинского и русского народов. Вставки-панно, развивающие эту тему, расположены на пилонах с исторической последовательностью и отображают развитие экономических, военных и культурных связей двух братских народов. Из 20 панно 6 посвящены историческим событиям, 14 – советскому периоду. В торце центрального зала намечено установить большое живописное панно, посвящённое Советской Украине.

Для отделки станции намечается широко применить характерные для Украины материалы: цветную керамику, светлый гранит и мрамор, мозаику или керамическую живопись. Живописный орнамент в проходах между пилонами предполагается выполнить минеральными красителями на основе синтетических смол.

В настоящее время на заводе Метростроя изготавливается макет этой станции в натуральную величину для всестороннего изучения конструкции станции, её архитектурных пропорций и качества строительных и отделочных материалов.



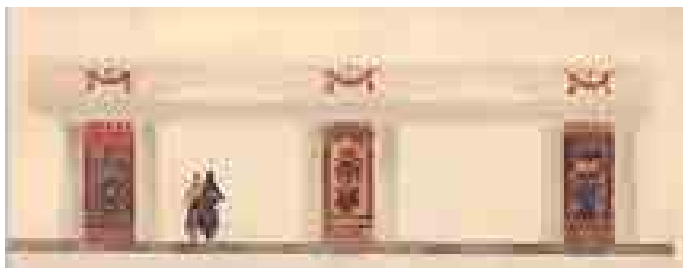
Проект. Киевский пригородный вокзал со входом в метро.
Арх. Д.Н. Чечулин. 1936 год.
(«Московский метрополитен имени
Л.М. Кагановича: Вторая очередь».
М., 1941 г.»)



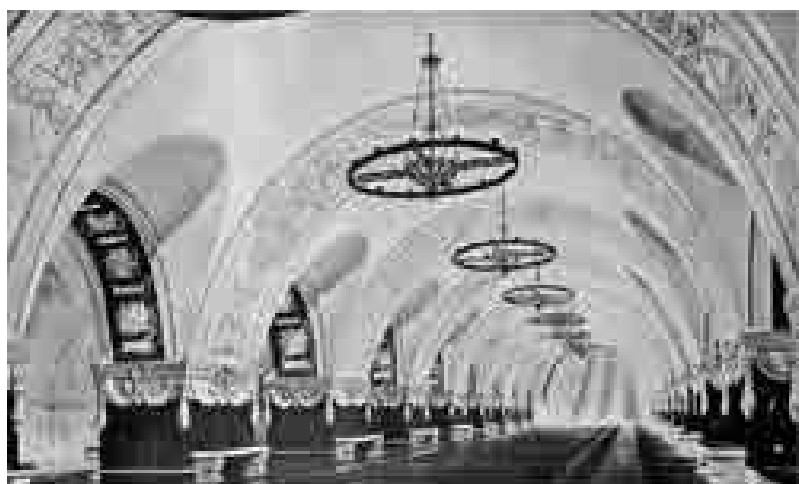
Современный вид.
(Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Проект. Центральный зал станции «Киевская». Арх.: А.П. Великанов и Г.П. Тарлев, начало 1950-х годов. («Городское хозяйство Москвы». №2. 1952 г.)



Эскиз к конкурсному проекту.
Развёртка центрального зала станции.
Арх.: Р.П. Алдоина, Н.В. Мельникова.
Начало 1950-х годов



Проект. Центральный зал станции. Перспектива.
Арх.: В. Егеров, М. Константинов, Ф. Новиков,
И. Покровский. Начало 1950-х годов. («Архитектура
и строительство России». №11. 1991 г.)

кольцевая



Проект. Центральный зал станции. Перспектива. Варианты. Арх.: В. Егерев, М. Константинов, Ф. Новиков, И. Покровский. Начало 1950-х годов. (Архив Центра исторической памяти «Народный музей метрополитена»)



В промежутке между двумя турами конкурса «Метрогипротранс» выполнил новый вариант конструктивного решения, в котором впервые был применён узкий пилон, состоящий из трёх (вместо четырёх) тюбингов, и, таким образом, пилон стал заметно уже проема. На этой основе был сделан принципиально новый вариант проекта, подчёркивающий достоинства новой конструкции. Беломраморные картуши, венчающие приземистую опору сводов, подчёркивали объёмность решения и ярко контрастировали с красным мрамором облицовки пилонов. Проект был принят к строительству и предназначен для станции «Киевская-радиальная» (Конкурс проводился одновременно для двух станций – кольцевой и радиальной. Из всех представленных проектов выбирали два. – М.К.). Однако реализация вскоре была приостановлена.



Конкурсный проект станции «Киевская»



Проект. Центральный зал станции. Фрагмент. Арх.: А.Г. Бархина, Б.Г. Бархин. 1944–45 годы. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)

Высокое и почётное задание участия в проектировании двух станций Московского метрополитена выпало также и украинским архитекторам. В марте этого года киевские архитекторы были приглашены принять участие в товарищеском конкурсе на составление проектов двух станций Московского метрополитена: «Киевская радиальная» и «Киевская кольцевая». Всего в порядке конкурса в Киеве было разработано около тридцати проектов подземных перронных залов названных станций. Среди них проекты, составленные творческими бригадами под руководством действительных членов Академии архитектуры Украинской ССР В. Заболотного, М. Северова, Е. Катонина, А. Добровольского. В составлении проектов приняли участие также члены-корреспонденты Академии архитектуры Украинской ССР Б. Приймак, А. Касьянов и ряд других архитекторов Украины. Особенным в работе киевских архитекторов при проектировании станции метро является то, что конструктивное планирование подземных станций было определено техническим проектом, который был принят ранее <...>.

<...> Столица нашей великой Родины – Москва, была и является большой творческой лабораторией, в которой выковываются идейные и художественные основы советской архитектуры. Нет сомнения в том, что участие архитекторов Советской Украины в проектировании станций Московского метрополитена путём дружественного творческого соревнования с московскими зодчими поможет дальнейшему использованию украинскими зодчими успехов и достижений архитектуры столицы великого Советского Союза.

М. Цапенко. «Новые проекты станций Московского метро». «Вестник Академии Архитектуры УССР». №2, 1952 г.



Проект. Эскалаторный зал
наземного вестибюля станций
«Киевская» (кольцевой
и радиальной). Арх.: И.Г. Таранов,
Г.С. Тосунов. 1952 год.
Реализованный вариант отличается
отсутствием узоров в украинском
стиле у оснований колонн



кольцевая



Процесс создания мозаик. На нижнем фото, слева, их автор – Александр Васильевич Мызин. 1953–54 годы

Картуши вокруг мозаик изначально были выкрашены в белый цвет. 1954 год. («Городское хозяйство Москвы». №3. 1954 г.)





Мозаика «Провозглашение Советской власти В.И. Лениным. Октябрь 1917 года». Середина 1950-х годов



Мозаика «XIX съезд – съезд единства коммунистической партии, Советского правительства и народа». 1954 год. (Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



В процессе «десталинизации» Московского метрополитена были перебраны мозаики и на станции «Киевская», убраны изображения И.В. Сталина. Две мозаики были исправлены частично, на одной рисунок был заменён полностью, теперь она называется «Цветёт орденосная Украина – республика рабочих и крестьян». (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Мозаика «Воссоединение всего украинского народа в едином Советском государстве». 1954 год.
(Музей архитектуры им. А.В. Щусева)



Пока под землёй идут горные работы, архитекторы, художники трудятся над проектом оформления будущего подземного дворца. Архитектурные проекты станций метро отбираются на конкурсах. Но никогда ещё конкурс не привлекал такого большого числа участников, как в этот раз. Более двухсот зодчих Москвы и Киева представили семьдесят проектов. Лучшим был признан проект киевлян, разработанный действительным членом Академии архитектуры УССР Е.И. Катониным, архитекторами В.К. Скугаревым и Г.Е. Голубевым, художником, членом-корреспондентом Академии архитектуры УССР А.В. Мизиним (фамилия писалась и как Мызин. – М.К.). Авторы решили посвятить архитектурно художественное оформление подземного дворца вечной и нерушимой дружбе русского и украинского народов.

Роспись картин охватывает огромный исторический период. Переходя от одного панно к другому, пассажиры прочтут волнующий рассказ об истории дружбы двух братских народов, о счастливой жизни Советской Украины. Через два года исполняется триста лет со дня присоединения Украины к России. Решение об этом было принято на Переяславской раде в 1654 году. Этому событию посвящена первая картина. На следующих картинах рассказывается о Полтавской битве, декабристах Южного общества, о дружбе Тараса Шевченко с русскими революционными демократами Чернышевским и Добролюбовым. Отдельные картины посвящаются Великому Октябрю на Украине, пребыванию товарища Сталина на Южном фронте в годы гражданской войны, славному полководцу Щорсу. Средствами живописи на станции будет рассказано о строительстве Днепрогэса, о зарождении в Донбассе стахановского движения, об Украине – житнице Советского Союза. В мозаике найдёт своё отражение участие народов страны социализма в сооружении Каховской гидроэлектростанции и о вкладе украинского народа в сооружение других строек коммунизма. Всего на пилонах будет расположено 18 картин. А в торце центрального зала пассажиры увидят большое панно, посвященное сталинской дружбе народов.

Архитектура станции выдержана в стиле лучших традиций украинского зодчества. Для отделки станции будут применены отделочные материалы, добытые на Украине.

Перед тем, как приступить к оформлению подземных залов, строители метро соорудят на поверхности макет будущего подземного дворца – часть станции в натуральную величину. Это позволит уточнить размеры отдельных архитектурных деталей, узоры орнамента. Сейчас архитекторы готовят к выпуску чертежи макета. Пройдет ещё немного времени, и у въезда в Москву с Украины – у Киевского вокзала – вырастет новая станция метро. Её архитектурно-художественное оформление прославит нерушимую сталинскую дружбу народов Советского Союза.



Барельеф В.И. Ленина и И.В. Сталина
на торцевой стене центрального зала
станции. 1954 год. (Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Современный вид. Круглый медальон с профилями В.И. Ленина и И.В. Сталина заменён на мозаичный портрет В.И. Ленина. (Фото: М.Куделя, 2024 г.)



1954 г.

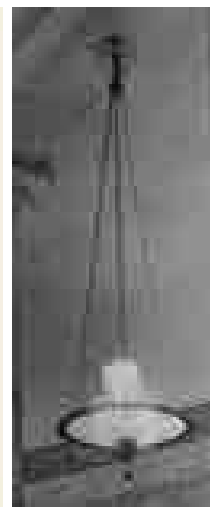


2024 г.

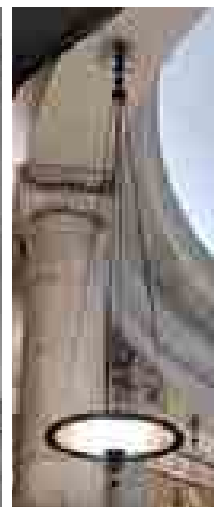
Фрагмент люстры центрального и среднего эскалаторного залов станции. Утрачены некоторые декоративные элементы в центральном зале. В эскалаторном зале все люстры были демонтированы.



Чертёж люстры эскалаторного зала. 1954 год. (Архив музея Мосметростроя)



Люстра эскалаторного зала. 1954 год. (Архив музея Мосметростроя)



Современный вид. Отсутствует декоративный элемент. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Обходной коридор перед эскалаторным залом. («Советская архитектура». Выпуск IV. М., 1955 г.)

кольцевая



Обходной коридор. Двери на заднем плане ведут в здание вокзала, лестница и коридор справа – к поездам дальнего следования. («Городское хозяйство Москвы». №4. 1953 г.)



Современный вид. Люстры на потолке заменены лампами дневного света. Пол – гранитный. В коридоре справа устроено служебное помещение. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)

Переход от кассового зала к эскалаторному. Арх.: И.Г. Таранов и Г.С. Тосунов при участии М.И. Корнесвой. Стены облицованы серым уральским мрамором. Решётки ниши отопления – литые, бронзированные; первоначально люстры были из полированной латуни. Пол был выложен керамической плиткой.



Современный вид. Обходной коридор. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)



Декоративные двери в аванзале. Позже были демонтированы. Пол из керамической плитки заменён на гранитный. («Архитектура и строительство Москвы». №6. 1953 г.)

название станции при открытии

КИЕВСКАЯ

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «КИЕВСКАЯ» С 5 АПРЕЛЯ 1953 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

Архитекторы: Л.В. Лилье, В.А. Литвинов, М.Ф. Марковский, В.М. Добраковский

Архитекторы вестибюлей: И.Г. Таранов, Г.С. Тосунов, Д.Н. Чечулин

Художники: В.А. Коновалов, В.Н. Аракелов, П.М. Михайлов, Л.А. Карнаухов,

Т.В. Коновалова, А.К. Ширяева, К.П. Аксёнов, И.В. Радоман, Г.И. Опрышко

Наземный вестибюль «Киевской-радиальной» находится между вокзалом дальнего следования и пригородным вокзалом. Вход в вестибюль сохранился старый – в центре главного фасада пригородного вокзала. Кассовые залы расположены в реконструированном цокольном этаже пригородного вокзала. Заново сооружены: аванзал, эскалаторный зал, а также служебные помещения. Реконструкция цокольного этажа и сооружение вестибюля проводились по проекту архитекторов И. Таранова и Г. Тосунова, при участии архитектора М. Корнеевой.

Авторы проекта предложили сделать кессоны перекрытия над аванзалом вестибюля заблаговременно и, уложив их на опалубку, забетонировать перекрытие. Это новшество позволило не только избежать неудобных, трудоёмких процессов, но и выполнить всю работу быстро и высококачественно.

Эскалаторный зал сделан в виде полукруглого атриума, обращённого к эскалаторной арке. На восьми колоннах ионического ордера покоится антаблемент, за карнизом которого размещены лампы подсвета. Благодаря такому освещению чистый и хорошо освещённый свод делается лёгким, а зал – свободным. На стене эскалаторного зала, за колоннами, будет установлен мозаичный фриз на тему «Торжество труда людей Советской Украины». Фриз выполняет художник Г. Опрышко. Проекты намеченных к строительству станций Московского метрополитена отбираются по конкурсу. Так было и при отборе архитектурных решений станций нового Арбатского радиуса. Весной 1951 г. на конкурс был представлен 21 проект, из числа которых совет жюри отобрал проекты для станций «Арбатская» и «Смоленская», ныне осуществлённые.

По станции метро «Киевская» на конкурс в 1952 г. были представлены 73 проекта. В этом конкурсе участвовало более 200 архитекторов Москвы и Киева. Для осуществления станции «Киевская-радиальная» был принят проект молодых архитекторов Л. Лилье, В. Литвинова, М. Марковского и В. Доброковского. Сейчас станция ещё не получила своего окончательного вида, так как установленные временные стены намного сократили её размеры. После окончания всего строительства станции с одной стороны её будет наклонный ход с трёхленточным эскалатором, а с другой стороны – переходы на станцию кольцевой линии того же названия. Решая станцию в характере украинского зодчества, авторы проекта применили, наряду с мрамором, цветную керамику (фриз, обрамляющий пилоны). Живописные панно, выполненные методом «аль-фреско» художниками В. Коноваловым, Л. Карнауховым, В. Аракеловым, П. Михайловым, Т. Коноваловой, А. Ширяевой, И. Радоманом и К. Аксёновым, отображали цветущую жизнь народа Советской Украины. Лёгкие люстры по своему рисунку и принципу освещения (двойной стеклянный колпак) хорошо вписались в общее решение станции.



Здание пригородных поездов
Киевского вокзала со входом
на станцию метро «Киевская»
(второй очереди). 1946 год.
(Фото: Д. Шоломович)



Современный вид наземного вестибюля
станций метро «Киевская».
Первый этаж здания был достроен.
Позже с фасада были демонтированы
часы. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Конкурсные проекты станции метро 4-й очереди. Арх.: П.П. Ревякин, В.П. Туканов, Б.Н. Головин.
Предположительно, 1951 год. (Музей МАРХИ)



В 1951 году Метрогипротрансом был проведён конкурс на лучший архитектурный проект станции метро пилонного типа для 4-х станций метрополитена – так называемого «глубокого Арбата» – «Арбатской», «Смоленской» и двух «Киевских». В нём приняли участие 34 архитектора Метрогипротранса и Гипрогора, которые представили 24 проекта. Авторы не знали, для каких конкретно станций разрабатывались проекты. По итогам конкурса и последующей доработки проекты распределялись по станциям. Это было сделано, как из соображений секретности, так и для того, чтобы избежать задержки с выдачей проектов на производство.



радиальная



Конкурсные проекты станции метро 4-й очереди. Арх.: П.П. Ревякин, В.П. Туканов, Б.Н. Головин. Предположительно, 1951 год. (Музей МАРХИ)

Традиции русского национального зодчества продолжает архитектура станции, проект которой разработан профессором П.П. Ревякиным, архитекторами В.П. Тукановым и Б.Н. Головиным. Путем приближения облицовки к конструкции тюбингов авторы добиваются наибольшего простора на станнии. Основу архитектуры составляют восьмигранные столбы, соединённые трёхцветными арками. Свод над столбами несколько отходит от конструкции, что позволяет сделать между арками декоративные круглые ниши. Потолки штукатурные с керамическими деталями. Керамикой облицовывается средний архитектурный ярус – архивольты розетки. Пилоны облицовываются светлым мрамором.

Следует остановиться ещё на двух проектах, которые, хотя и не отобраны для осуществления, представляют собой большой интерес. Это проекты архитектора Метрогипротранса Н.И. Демчинского и архитекторов Гипрогора Ф.А. Новикова и И.А. Покровского.

В статье газеты «Метростроевец» писалось, что конкурс на проектирование одной из «Киевских» станций (по всей видимости, радиальной) выиграла группа архитекторов под руководством профессора П.П. Ревякина. Однако сначала проект был отправлен на доработку, а позже было принято решение передать проектирование группе молодых архитекторов: Ф. Новикову, В. Егереву, И. Покровскому и М. Константинову. Но и это решение не было окончательным – по настоянию Н.С. Хрущёва конкурс на проектирование двух станций «Киевская» был проведён ещё раз, с привлечением украинских архитекторов, в 1953 году.



«Метростроевец». 18 июля 1951 г.



Конкурсный проект. Центральный зал станции метро «Киевская». Арх.: В. Егерев, М. Константинов, Ф. Новиков, И. Покровский. 1951 год. (Из архива Ф.А. Новикова)



Эскиз росписи. Художник: П.М. Михайлов. Начало 1950-х годов. (Из собрания Каменского районного краеведческого музея)

По станции метро «Киевская» на конкурс в 1952 г. были представлены 73 проекта. В этом конкурсе участвовало более 200 архитекторов Москвы и Киева. Для осуществления станции «Киевская-радиальная» был принят проект молодых архитекторов Л. Лилье, В. Литвинова, М. Марковского и В. Доброковского. Сейчас станция ещё не получила своего окончательного вида, так как установленные временные стены намного сократили её размеры. После окончания всего строительства станции с одной стороны её будет наклонный ход с трехленточным эскалатором, а с другой стороны – переходы на станцию кольцевой линии того же названия. Решая станцию в характере украинского зодчества, авторы проекта применили, наряду с мрамором, цветную керамику (фриз, обрамляющий пилоны). Живописные панно, выполненные методом «аль-фреско» художниками В. Коноваловым, Л. Карнауховым, В. Аракеловым, П. Михайловым, Т. Коноваловой, А. Ширяевой, И. Радоманом и К. Аксеновым, отобразили цветущую жизнь народа Советской Украины. Легкие люстры по своему рисунку и принципу освещения (двойной стеклянный колпак) хорошо вписались в общее решение станции.

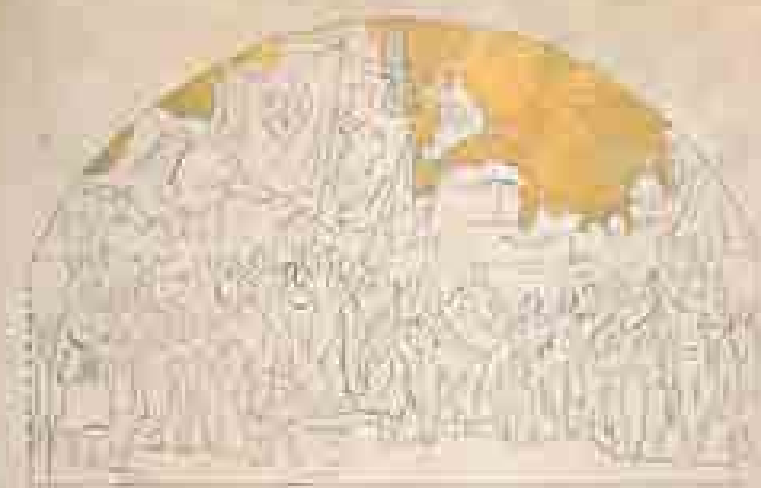
радиальная



Проект. Центральный зал станции «Киевская». Арх. Л. Лилье, В. Литвинов, М. Марковский и В. Доброковский. («Архитектура и строительство Москвы». №2. 1952 г.)



Эскиз росписи торцевой стены на станции «Киевская». Художник: В.Н. Аракелов. 1952 год. (Из частной коллекции)



Эскизы фрески «Народные гуляния в Киеве». Художник: Л.А. Карнаухов.
(Из частной коллекции)

радиальная



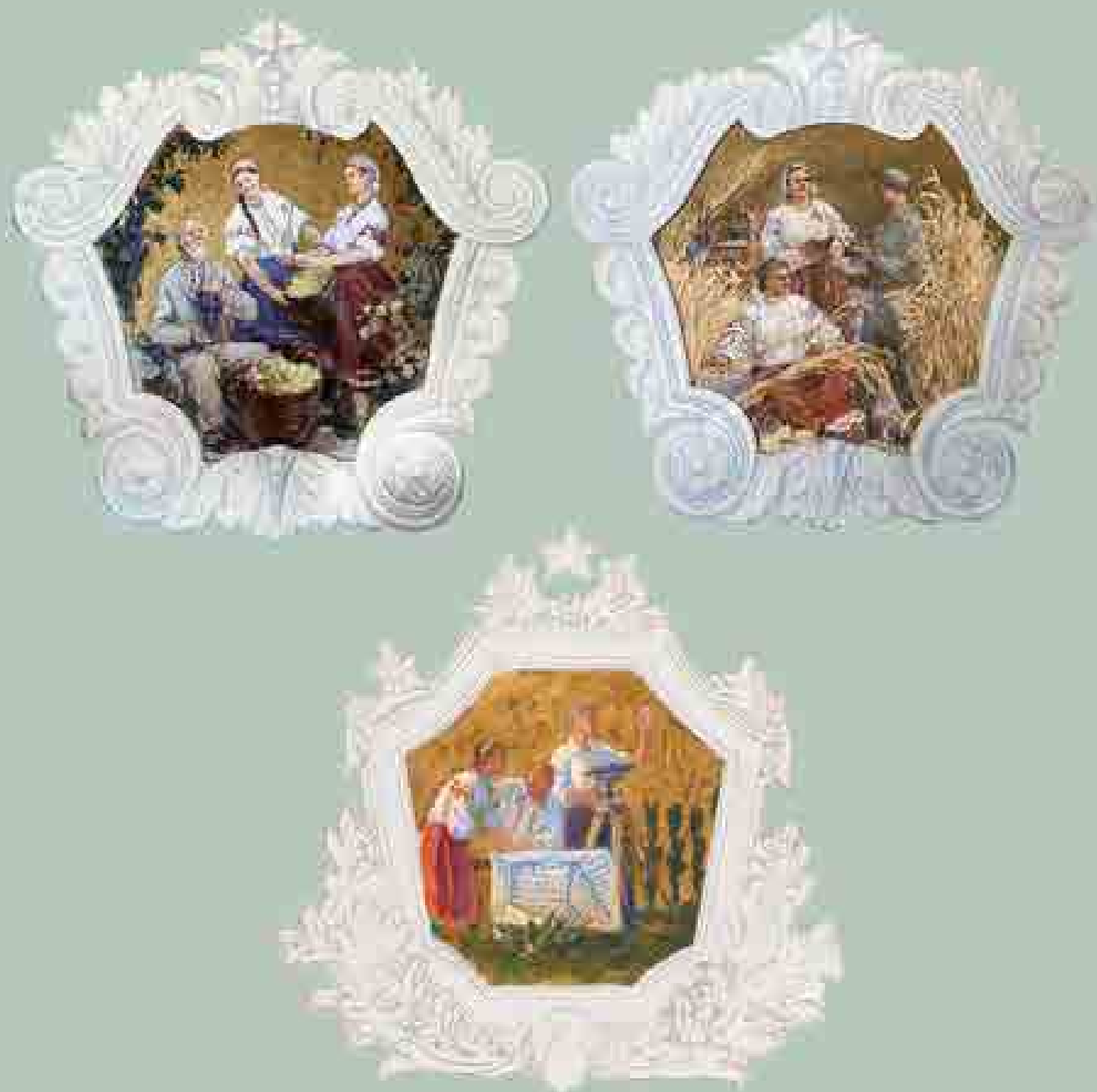
Эскизы оформления станции
«Киевская». Художник:
Л.А. Карнаухов.
(Из частных коллекций)



Эскизы оформления станции.
Художник: П.М. Михайлов. Начало 1950-х годов.
(Из собрания Каменского районного краеведческого музея)



Эскизы оформления станции.
Художник: П.М. Михайлов. Начало 1950-х годов.
(Из собрания Каменского районного краеведческого музея)



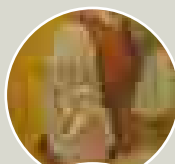
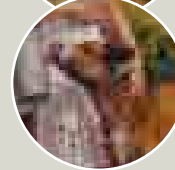
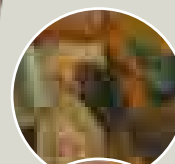
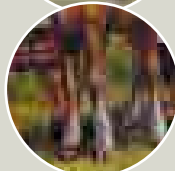
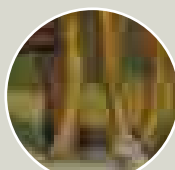
Эскизы росписей станции.
Художник: В.А. Коновалов. Начало 1950-х годов.
(Два верхних – из собрания Российской
государственной художественной галереи
(Севастополь), нижний – из частной коллекции)

радиальная

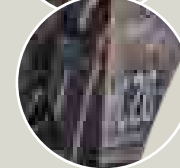
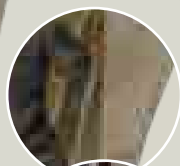
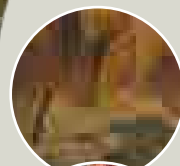
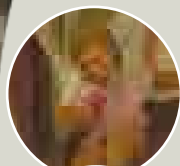
Эскизы
оформления станции.
Художник: Б.В. Иорданский.
Начало 1950-х годов.
(Из частной коллекции)



Росписи на станции «Киевская» до и после реставрации.
(Фото: Т. Симанив. 2010 и 2016 годы. Чёрно-белые фото – из открытых источников)

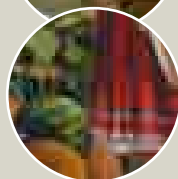
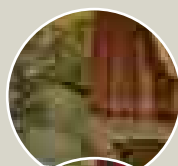
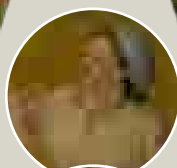


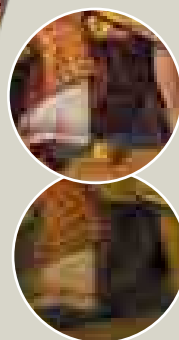
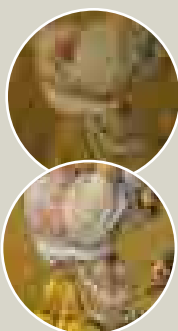
радиальная



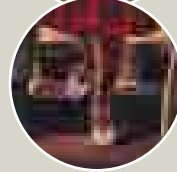
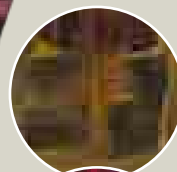
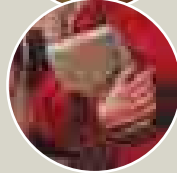
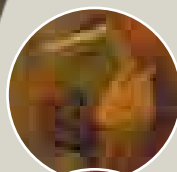
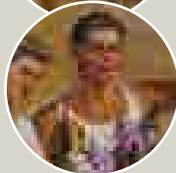


радиальная

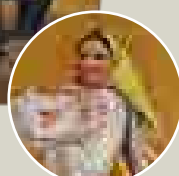
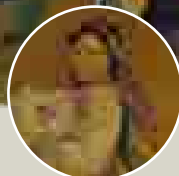
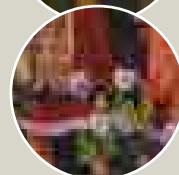
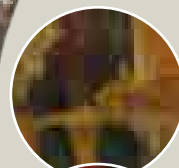
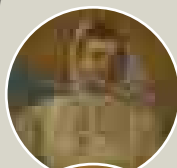




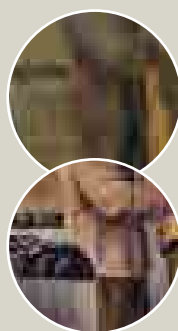
радиальная



На книгу возвратили
первоначальную надпись «І. СТАЛІН»
(хотя правильно Й – Йосип)



радиальная





Панно, посвященное 300-летию
воссоединения Украины с Россией, 1954 год.
(Фото: Н. Грановский, Л. Великжанин.
Главархив г. Москвы)



Современный вид панно. Портрет
И.В. Сталина был убран со знамени.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

радиальная



Панно на торцевой стене до разрушения.
(Фото: Т. Симанив, 2010 г.)



Фрагменты панно с наиболее заметными
изменениями. 1954 г., 2010 г., 2025 г.

2 октября 2011 года панно было повреждено грунтовыми водами и обрушилось. Было восстановлено в ходе реставрации 2011–2013 годов. Портрет И.В. Сталина на знамени, убранный в период борьбы с культом личности ещё в начале 1960-х годов, было решено не возвращать. На росписи после воссоздания вновь появилось большое количество букетов цветов, седой старик с бородой, множество мелких деталей. Однако исчезли едва заметные гербы на центральных знамёнах (при сравнении стоит учитывать разные углы съёмки и разную оптику).

На одной из фресок хотелось бы остановиться более подробно. К сожалению, ни её окончательного эскиза, ни первой фотографии не удалось найти как реставраторам, так и авторам книги. Известно, что реставрации фресок проводились несколько раз. Кроме последней (2016 г.), было ещё как минимум две – в 1960-е и в начале 1980-х годов. И каждый раз в авторский замысел вносились коррективы. Менялось количество игрушек у ребёнка, детали вышивки на одежде. Возможно, после первой реставрации исчезло изображение мальчика в центре композиции. Впрочем, можно допустить, что автор в последний момент передумал и решил не перегружать фреску персонажами. Однако при снятии верхних слоёв в 2016 году рисунок фигуры мальчика был обнаружен, и реставраторы решили вернуть его на фреску.



Точная дата неизвестна.
(Из собрания Каменского
районного краеведческого
музея)

2010 год.
(Фото: Т. Симанив)

2016 год.
(Фото: Т. Симанив)

название станции при открытии

СМОЛЕНСКАЯ

Название станции:

- «СМОЛЕНСКАЯ» с 5 апреля 1953 года по наши дни

Проект переименования:

«Новинская» (1991 г., 1992 г.)

Архитекторы: И.Е. Рожин, Г.П. Яковлев

Архитекторы вестибюля: О.А. Великорецкий, А.Ф. Стрелков

Скульпторы: Г.И. Мотовилов, О.А. Иконников, Ю.Г. Ушков

Инженер-конструктор: Б.М. Прикот

В соответствии с решением Совнаркома законченный проект предусматривает постройку метро под юго-восточной частью Садового кольца от Смоленской площади до Красных ворот общим протяжением 10,4 километра. Будут построены 8 станций: «Смоленская», «Парк культуры им. Горького», «Павелецкий вокзал», «Таганская», «Курский вокзал» и «Красные ворота». Как видно из названий, четыре новых станции совпадают с линиями первой и второй очередей метро. Поэтому намечено эти четыре станции («Смоленская», «Парк культуры», «Курский вокзал» и «Красные ворота») строить под действующими и сооружаемыми сейчас станциями первой и второй очередей на довольно большой глубине 35–45 метров от уровня мостовой. Однако пассажиру, чтобы совершить пересадку с одной станции на другую одноименную, не придется подниматься на поверхность. Эти станции будут соединены со станциями первой и второй очередей эскалаторами.

В связи с постройкой третьей очереди станция «Смоленская» (первоначально планировалось строить Кольцевую линию под Садовым кольцом и новая «Смоленская» должна была стать одной из станций этой линии. – М.К.) будет переоборудована. В частности, будет устроен эскалатор, который соединит между собой обе станции «Смоленская» первой и третьей очереди. Для них предполагается также соорудить единый вестибюль на углу Смоленской площади и Карманицкого переулка. Перед нами стояла задача, где лучше запроектировать входы в станции: в домах или в специальных надземных вестибюлях. Мы предпочли первое. Почти все вестибюли станций третьей очереди намечено расположить в существующих или строящихся по плану реконструкции Москвы больших зданиях. На всех станциях эскалаторы будут доставлять пассажиров, как правило, непосредственно на поверхность на уровень тротуара.

В. Ратнер

«Московский большевик». № 80. 1937 г.

Архитектурный образ станции метро «Смоленская» воплощает величественную тему героической борьбы и побед русского народа над иноземными захватчиками. Авторы проекта станции – член-корреспондент Академии архитектуры СССР И. Рожин и архитектор Г. Яковлев. Проект наземного вестибюля разработан архитекторами О. Великорецким и А. Стрелковым при участии архитектора Е. Васильева.

Тема славы русского оружия развивается в барельефах, которыми украшен фасад наземного вестибюля (скульпторы О. Иконников и Ю. Ушаков), в изображении ордена Победы над аркой эскалатора, в орнаментальном мозаичном фризе, опоясывающем эскалаторный зал (фриз изготовлен по эскизам художника П. Корина). Идейное содержание архитектурного образа станции «Смоленская» раскрывается и в горельефе работы скульптора Г. Мотовилова: скульптурная группа советских воинов, установленная на торцовой стене центрального зала, символизирует боевую доблесть наших вооружённых сил. Основной мотив архитектуры подземного зала – облицованные белым мрамором пилоны, обрамлённые по четырём своим граням каннелированными полуколоннами. Карниз зала богато орнаментирован.

«Архитектура СССР». № 5. 1953 г.



Наземный вестибюль станции «Смоленская» незадолго до открытия, 1953 год. (Фото из частного архива)

Пока вестибюль находится во дворе. В будущем он выйдет на новую просторную площадь. Это потребовало от архитекторов такого решения, которое отвечало бы нынешнему положению здания и одновременно учитывало будущее его расположение на площади.

Фасад вестибюля решён в строгих, простых формах. Два проёма в виде стройных арок соответствуют входам и выходам. В центре фасада сделана ниша, в которой устанавливается декоративная, с введением в облицовку золотой и цветной мозаики, ваза. *(реализовано не было. – М.К.)* Оформление вестибюля и станции посвящено воинской славе русского народа.



Проект оформления
торцевой стены
центрального зала станции.
Вариант. Скульптор:
Г.И. Мотовилов.
(Из семейного архива
скульптора)



Стены кассового зала, облицованные красным мрамором, и стены коридора, облицованные белым мрамором, хорошо гармонируют с эскалаторным залом. Обращают на себя внимание мозаичный фриз, выполненный из смальты в сочетании с самоцветами, и венки с золотой звездой на плафоне купола, сделанные П. Кориным. Тема фриза, представляющего собой высокохудожественную композицию, – победа русского народа в Отечественной войне 1812 г. и победа советского народа над фашистскими захватчиками в войне 1941–1945 гг. На светлом фоне фриза выделяются группы победных знамен. В центре – изображение ордена Победы. Просто решенные стены, удачно размещенные бра способствуют хорошему восприятию композиции мозаичного фриза. Закарнизный подсвет, освещающий рёбра купола зала, делает свод лёгким, зал – свободным и красивым.

Подземный зал станции «Смоленская» осуществлён по проекту члена-корреспондента Академии архитектуры СССР Е. Рожина и архитектора Г. Яковлева. В четырёх углах каждого пилона станции установлены каннелированные трёхчетвертные колонны из белого мрамора «коелга». Пилоны увенчаны резным мраморным карнизом. На стенах пилонов установлены бра люминесцентного освещения. На своде среднего зала расположены два подсвета. В боковых тоннелях подсветы сделаны в виде одной полосы.

Архитектурная композиция станции заключается в простой обработке пилонов с включением в неё осветительной арматуры в виде пятирожковых бра. Такое решение можно считать вполне приемлемым. Однако из-за слишком больших выносов подсвета станция зрительно сузилась и её архитектурно-художественная ценность снизилась.

Следует отметить, как положительный факт, применение рисунка с позолотой на простой глазурованной керамической плитке, которой облицованы путевые стены станции «Смоленская». Тёмный гранитный пол, простой по рисунку, в контрасте с белыми стенами, пилонами и сводом подчёркивает строгость композиционного решения станции. Выполненный скульптором Г. Мотовиловым барельеф отображает героизм советского народа, защищающего свою Родину. Установленный на торцевой стене, он явился композиционным центром всей станции.



Современный вид. Торцевая стена центрального зала станции. Скульптор: Г.И. Мотовилов. В реализованном барельефе изменена группа людей справа и детали оформления. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Торшер станции «Смоленская». 1953 год. (Архив музея Мосметростроя)

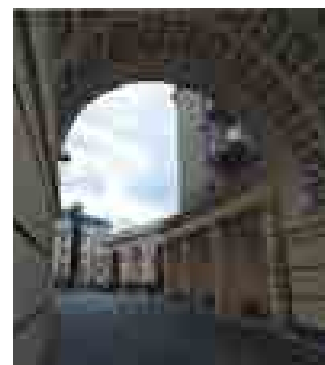


Торшер незадолго до демонтажа. (Фото: А. Замарёнова, 2015 г.)

В качестве светильников используются элементы уличных мачт освещения



Современный вид. В 2017 году, в ходе благоустройства, торшеры были демонтированы, сохранились только тумбы. (Фото: М. Куделя, 2024 г.)





Мотовилов Георгий Иванович (1892–1963)

Родился 28 июня 1892 года в семье главного хирурга Екатеринбургской больницы. В 1913 году окончил 7-ю Московскую гимназию с серебряной медалью, а затем, по настоянию отца, медицинский факультет Московского университета. Доскональное знание анатомии человеческого тела помогло ему в его дальнейшей профессии. Однако Георгий Иванович не видел себя на медицинском поприще и мечтал заниматься скульптурой. В 1914 году он отправился на фронт, где участвовал в Первой мировой войне в качестве медика. Служба в русской императорской армии, равно как и дворянское происхождение, были достаточно опасными эпизодами его биографии, что побудило Мотовилова скрывать эти факты. В 1918 году он поступил во ВХУТЕМАС, где учился у С.Т. Конёнкова. О своём учителе он говорил так: «Бывают молодые старики, и бывает старая молодежь. Когда я вижу Конёнкова среди наших, мне кажется, что вижу гладиатора среди скопцов». (Из книги воспоминаний Ивана Ефимова.) Талант Георгия Ивановича очень быстро проявился в его ярких, энергичных работах: женский портрет (1919 г.), голова кулачного бойца А. Ангудинова (1926 г.), портрет Фабрициуса (1930 г.), композиции «Тачанка» (1931 г.). За работу «Металлург» в 1937 году он получил золотую медаль на Всемирной выставке в Париже.

Как выдающийся мастер скульптурного рельефа, Г.И. Мотовилов проявил себя в 1938–1939 годах, когда оформлял здание МХАТа в Козицком переулке. Барельефы из известняка «рубил» на месте – так как в ту пору у него ещё не было своей мастерской. Совместно с архитектором Л.М. Поляковым создал оформление главного входа Всесоюзной сельскохозяйственной выставки (ВДНХ). Особенно значим вклад Георгия Ивановича в создание облика Московского метрополитена сталинского периода. В 1943–1944 годах он создал рельефы для оформления станции **«Электрозаводская»** (арх. В.А. Щуко, В.Г. Гельфрейх, И.Е. Рожин). Работа проходила в сложных военных условиях. Мотовилов работал на станции, которая ещё не была оснащена системой отопления. Добираться до станции иногда приходилось под вражескими авианалётами (так, в письме к сыну в эвакуацию, он пишет, как на его глазах погиб рабочий-метростроитель). Также в годы войны он оформил барельефы станции **«Новокузнецкая»** (1944 г.). После войны создал барельефы на фризе наземного вестибюля станции **«Парк культуры»** (1950 г.), керамические барельефы станции **«Ботанический сад»** (**«Проспект Мира»**, 1952 г.), рельеф для торцевой стены станции **«Смоленская»** (1953 г.), барельефы станций **«Калужская»** (**«Октябрьская»**, 1950 г.), **«Комсомольская»** (1953 г.), **«Мир»** (**«Алексеевская»**, 1958 г.).

Мотовилов известен как автор памятников А.Н. Толстому (г. Москва), М.И. Кутузову (г. Смоленск), Н.А. Некрасову (г. Ярославль), А.П. Чехову (г. Ялта), генералу П.В. Волоху (г. Изюм). С 1945 по 1963 год Георгий Иванович заведовал кафедрой скульптуры в МВХПУ им. Строганова, создал школу монументально-декоративной скульптуры.

Великолепный рассказчик, человек, обладающий феноменальной памятью и эрудицией (мог цитировать «Евгения Онегина» целыми главами), Г.И. Мотовилов владел несколькими языками, был отличным спортсменом и покорителем женских сердец до самых последних лет своей жизни.

Умер Георгий Иванович 14 июня 1963 года. Был похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

Скульптура
«Металлург»



название станции при открытии

АРБАТСКАЯ

Название станции:

- «АРБАТСКАЯ» с 5 апреля 1953 года по наши дни

Проект переименования:

«ВОЗДВИЖЕНКА» (1992 г.)

Архитекторы: Л.М. Поляков, В.В. Пелевин, Ю.П. Зенкевич

Архитекторы вестибюля: Л.М. Поляков, Ю.П. Зенкевич, В.Г. Поликарпова

Художник: М.А. Энгельке

Инженеры-конструкторы: А.И. Семёнов, А.Н. Пирожкова, П. Пашин

Станция Арбатская по праву займёт особое место среди станций Московского метрополитена. Её центральный зал протянулся на 250 метров. Такого огромного подземного сооружения ещё не знает мир. Авторы архитектурного проекта действительный член Академии архитектуры СССР лауреат Сталинской премии Л. Поляков и архитектор В. Пелевин широко использовали лучшие традиции русского народного зодчества. Учитывая конструктивные особенности станции, они применили систему пересекающихся арок, несущих своды. Это позволило объединить все три зала в единое пространство. Станция имеет два вестибюля, один из них – у библиотеки имени Ленина, второй – на Арбатской площади. Этот вестибюль занимает одно из первых мест среди вестибюлей Московского метрополитена. Портик здания украшают мраморные колонны, над входами – узорчатые витражи, по фасаду установлены богатые лепные украшения. Залы вестибюля просторны, полны света, воздуха. В эскалаторном зале, в обрамлении пурпурных знамён, установлен большой мозаичный портрет товарища Сталина. Лауреат Сталинской премии художник Г. Опрышко создал замечательное произведение искусства. Портрет великого вождя набран из многих тысяч мельчайших кусочков мрамора и камней-самоцветов. Высота его около 6 метров. Метрополитен столицы – одно из тех замечательных сооружений, которые составляют гордость советского народа, строящего под руководством родной Коммунистической партии величественное здание коммунизма.



Наземный вестибюль станции «Арбатская».

Фото: И. Шагин. 1960-е годы. (Из собрания Мультимедиа Арт Музея, Москва (МАММ))



Современный вид.
Наземный вестибюль станции.
1995–2000 годы



Эскизы панно
для станции «Арбатская».
Художник И.В. Радоман, 1953 год.
(Из частной коллекции)



Эскизы росписей
для станции «Арбатская».
Художник И.В. Радоман, 1950 год.
(Из частной коллекции)

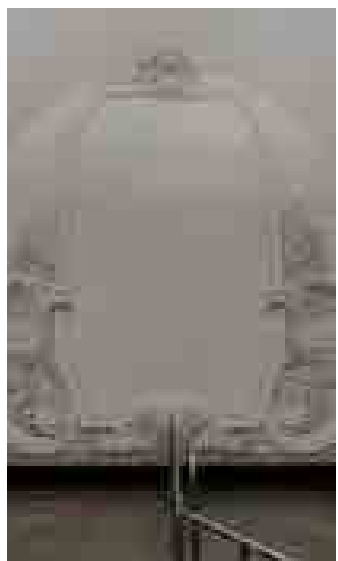
Флорентийская мозаика
с изображением
И.В. Сталина
в эскалаторном зале
станции. Художник:
Г.И. Опрышко. 1954 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)



Центральный зал станции. 1969 год



Современный вид.
Картуш в проходе
между пилонами.
Двухрожковое бра
демонтировано.
(Фото: М. Куделя,
2024 г.)



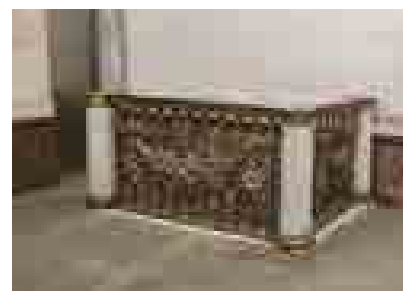
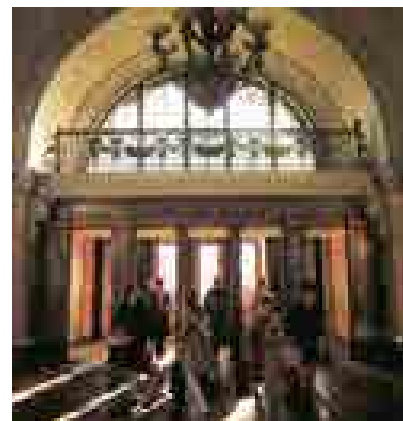
Современный вид.
Эскалаторный
зал. Место где
располагалась
мозаика
с изображением
И.В. Сталина.
(Фото: М. Куделя,
2024 г.)



Двухрожковое
бра. Алюминий
анодированный,
стекло. Середина
1950-х годов.
(Архив музея
Мосметростроя)

Наземный вестибюль
станции «Арбатская».
Кассовый зал.
(«Архитектура
и строительство
Москвы». №5, 1953 г.)





▲
Выход на Арбатскую площадь. В 1980 году вход и выход со станции были перенесены в другую часть здания вестибюля, которое было окружено новым зданием. («Московское метро». М., 1980 г.)

Навершия парапета возле лестницы служебного помещения в нижнем эскалаторном зале. На сегодняшний день отсутствуют. (Цветное фото: Т. Сусова, 2025 г.)

Декоративный элемент в виде раковины на стенах у телефонов-автоматов. Мрамор. После демонтажа находится в музее метрополитена. (Фото: М. Куделя, 2025 г.) ▼

◀
На месте ниш для телефонов-автоматов в 1980 году устроен выход в город. Прежний выход, который находился слева, закрыт. У люстр отсутствуют «гирьки». Рисунок пола утрачен. Помещение касс переделано. (Фото: Т. Сусова, 2025 г.)

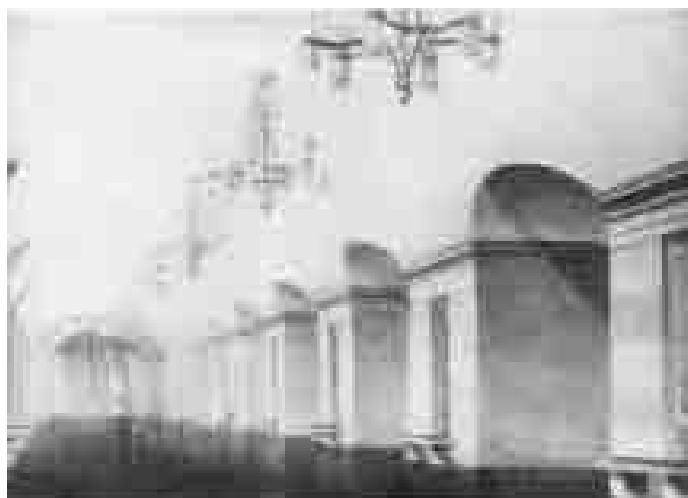
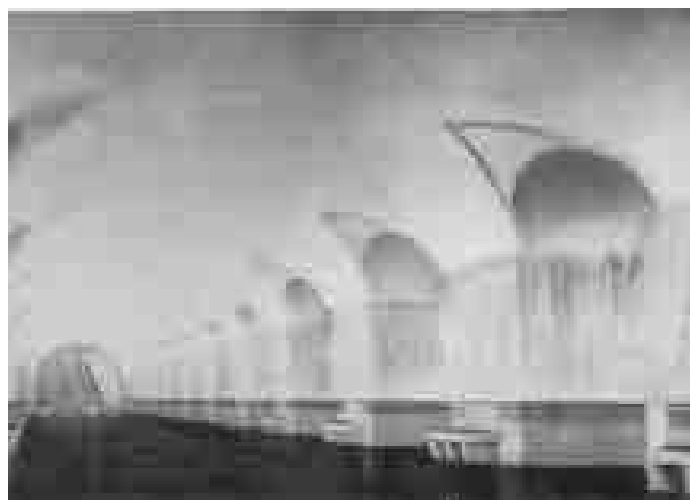


7-го декабря 54-го на Всесоюзном совещании строителей в Кремле выступил Хрущёв. Его речь отличалась несправедливостью суждений и издевательским тоном. Он обвинил архитекторов в том, что они во имя своих тщеславных интересов, создания «памятников себе» увлекаются «показной стороной дела», стали «тормозом прогресса в строительстве и в решении жилищной проблемы» и т.д., и т.п.

В его докладе звучала издёвка над мастерами архитектуры. Он обращался к главному архитектору Москвы Александру Власову с прилагательным «дорогой», подразумевая стоимость квадратного метра жилья, и, обращаясь к президенту Академии архитектуры Аркадию Мордвинову, с ухмылкой произнёс фразу из арии персонажа оперы «Царская невеста» – «Не тот я стал, не тот, не узнаю Григория Грязного». И так далее, в том же духе. Вся сталинская архитектура была окрещена словом «излишества». Это было публичное избиение. Архитекторы стали объектом эстрадных шуток. А засим последовали решительные перемены.

Хрущёв поставил строителей во главе созидательного процесса. В названии журналов слова «архитектура» и «строительство» поменялись местами. Вместо Академии архитектуры учредилась новая со словом «строительство» на первом месте. Возглавил её строительный босс, не имеющий учёных званий и степеней. Ни один проект не утверждался без предварительного согласования с подрядчиком, которому дано было право диктовать решения, заменять конструкции, материалы и т.д. Архитектор лишился права возглавлять рабочую комиссию по приёмке здания. Полносорные конструкции стали жупелом строительства. Типовое проектирование охватило всю номенклатуру сооружений, и даже рестораны в Москве строились по типовым проектам. Дисциплина в этом деле была жесточайшей. Директивы исполнялись по принципу «заставь дурака Богу молиться...». Пожалуй, не менее важное заключалось в том, что архитектура была решительно отлучена от искусств. Всё это Никита Сергеевич назвал словом «перестройка». Однако творческий выход из положения тогда никак не обозначился. Комиссии, возглавляемые строительным руководством, пересматривали все проекты, устраняя «излишества» – круглые колонны заменялись пилястрами, карнизы лишались йоников и модульонов – словом, «тех же щей, но пожиже влей».

Из книги воспоминаний Феликса Новикова
«Архитектура советского модернизма».



Конкурсные проекты для 5-й очереди метро. Делались без привязки к конкретной станции. 1956 год.
(«Архитектура и строительство Москвы». №3. 1956 г.)



5^я ОЧЕРЕДЬ

представлены отдельные станции



24 сентября 1954 г. – 1 мая 1958 г.

ПЕРВОМАЙСКАЯ
(ДЕПО ИЗМАЙЛОВО)

▪

ФРУНЗЕНСКАЯ

▪

РИЖСКАЯ

▪

МИР
(АЛЕКСЕЕВСКАЯ)

▪

ВСХВ
(ВДНХ)



название станции при открытии

ПЕРВОМАЙСКАЯ

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «ПЕРВОМАЙСКАЯ» С 24 СЕНТЯБРЯ 1954 ГОДА ПО 21 ОКТЯБРЯ 1961 ГОДА

АРХИТЕКТОР: Н.И. Демчинский

Первая наземная станция метро «Первомайская»! Жители Измайловского поселка Сталинского района столицы с нетерпением ждали того дня, когда быстрое, удобное сообщение метро свяжет отдаленный район с центром Москвы. И вот этот день наступил. Вчера к 3 часам дня на новой станции собрались метростроевцы, работники метрополитена, представители трудящихся столицы.

В новой станции нет ни переходов, ни эскалаторов, ни лестниц. Прямо с улицы пассажиры попадают в кассовый вестибюль, лепной потолок которого поддерживают восемь беломраморных колонн. Между вестибюлем и перроном – отделанная мрамором огромная порталная арка. Входим на облицованный керамическими плитками перрон. Далеко вперед протянулся огромный двусветный зал. Справа и слева подходят электропоезда. Над головой – лёгкий ажур стальных ферм, светящиеся надписи: «Поезд следует до станции «Киевская», длинный ряд хрустальных многоламповых люстр. Белоснежные стены зала с кремовыми лепными барельефами мягко отражают дневной свет, струящийся из окон вверху под сводами.

«Известия». № 263. 1954 г.

Станцию Первомайская можно считать предвестником грядущих изменений в архитектуре метрополитена. Проект станции был создан архитектором Н.И. Демчинским в первой половине 1952 года. Первомайская становилась первой наземной станцией московского метрополитена и располагалась в отдельном нефе незадолго до этого построенного электродепо Измайлова. Такое проектное решение ускоряло возведение станции и удешевляло ее строительство. По проекту Первомайская должна была выглядеть немного богаче, чем в результате было построено: потолок состоял из множества восьмиугольных застекленных окошек-кессонов, через которые пропусклся солнечный свет, и было видно небо. Торец станции должен был украшать стандартный уже для того времени барельеф И.В. Сталина в окружении знамен из белого мрамора.

А. Зиновьев. «Сталинское метро». М., 2011 г.

Станция «Первомайская» была открыта 24 сентября 1954 года в ходе продления линии на восток от станции «Измайловский парк» (ныне «Партизанская»). Закрыта 21 октября 1961 года после введения в эксплуатацию участка «Измайловская» – «Первомайская» (современная). Станция находилась на территории метродепо «Измайлово». Сейчас на её месте располагается цех подъёмочного ремонта. Платформа станции разобрана, на её месте сооружён дополнительный тупик. Изначально станция имела один восточный вестибюль, в 1957 году в западной части станции, был открыт второй выход. Интерьер вестибюля украшают восемь колонн, облицованных белым мрамором и поддерживающие кессонированный потолок. Пол вестибюля был выложен красной и жёлтой плиткой. В середине 1950-х годов от Измайловской площади к станции вёл бульвар. Позже эта территория была застроена.



Вестибюль наземной станции метро «Первомайская». 1954–55 годы. (Фото из частного архива)

Декоративный фрагмент фасада наземного вестибюля. (Фото: А. Шипунов, 1989 г.)



Бывший вход на станцию «Первомайская». (Фото: Е. Чесноков, 2012 г.)





Проект. Станция «Первомайская». Перронный зал. Вариант. Арх. Н.И Дымчинский. По проекту перронный зал был перекрыт лёгким стеклянным сводом. Светящийся свод хорошо сочетался с гладкими путевыми стенами, облицованными керамическими плитками и украшенными декоративными архитектурными деталями. Архитектурную композицию зала завершал большой барельеф И.В. Сталина в окружении знамён, установленный на торцевой стене со стороны вестибюля. 1952 год



Из-за увеличения пассажиропотока было принято решение открыть второй выход из метро. Что и было осуществлено в августе – сентябре 1957 года. (Газета «Метростроевец». Фото из архива П.Д. Пузанова)



Вид на платформу
станции от кассового
зала. (Фото из частного
архива)



Платформа станции. Вид на кассовый зал. Так как станция была конечной, видно, что она имела два тупиковых пути.
(Архив музея Мосметростроя)



Бывший перронный зал станции.
(Фото: Т. Симанив, 2016 г.)



Интерьеры бывшей станции «Первомайская». Сейчас здесь функционирует депо Измайлово. В кассовом зале размещён небольшой актовый зал для работников метрополитена. (Фото: Т. Симанив, 2016 г.)



Бра и элементы декора станции. (Фото: Т. Симанив, 2016–2025 гг.)



название станции при открытии

ФРУНЗЕНСКАЯ

ПРОЕКТНОЕ НАЗВАНИЕ:

«ХАМОВНИЧЕСКАЯ»

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «ФРУНЗЕНСКАЯ» С 1 МАЯ 1957 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

ПРОЕКТ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«ХАМОВНИКИ» (1991 г., 1992 г., 2015 г.)

АРХИТЕКТОРЫ: Ю.П. ЗЕНКЕВИЧ, Р.И. ПОГРЕБНОЙ

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЯ: Н.А. БЫКОВА, И.Г. ТАРАНОВ, Ю.А. ЧЕРЕПАНОВ,

И.Г. ГОХАРЬ-ХАРМАНДАРЯН, Н.И. ДЕМЧИНСКИЙ, Т.А. ИЛЬИНА

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: О.А. СЕРГЕЕВ

Станция была спроектирована ещё до того, как вышло Постановление №1871 «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве». Несмотря на то, что она была открыта в 1957 году, её архитектура хотя и не содержит никаких «излишеств» в виде мозаик и росписей, но ещё не выглядит аскетично. «Фрунзенская», а также следующая за ней станция «Спортивная», – одни из последних станций московского метро, построенных в стиле сталинского ампира. Станции Рижского радиуса, которые были открыты годом позже, выглядят более сдержанно. Пилоны станции «Фрунзенская» облицованы красным мрамором с белыми мраморными поясками, украшенными резным узором. Над пилонами установлены металлические вентиляционные решётки с пятиконечными звёздами. Пол выложен чёрным и красным мрамором. Путевые стены покрыты керамической плиткой: кремовой сверху и чёрной снизу.



Наземный вестибюль станции «Фрунзенская».
Фото конца 1950-х годов. (Архив музея Мосметростроя)

Проект. Главный фасад наземного вестибюля станции «Фрунзенская». Этот проект был повторно применён для южного вестибюля станции «Усачевская» (при открытии – «Спортивная». – М.К.). «Городское хозяйство Москвы». №2–3. 1956 г.

Современный вид.
Наземный вестибюль
станции.
(Фото: И. Куделя, 2025 г.)





Проект. Центральный зал. Перспектива.
 Арх.: Ю.П. Зенкевич, Р.И. Погребной.
 («Архитектура и строительство Москвы». №3. 1956 г.)

После ремонта со сводов перронных залов были частично убраны профилированные гурты и модульоны под декоративным карнизом на стенах

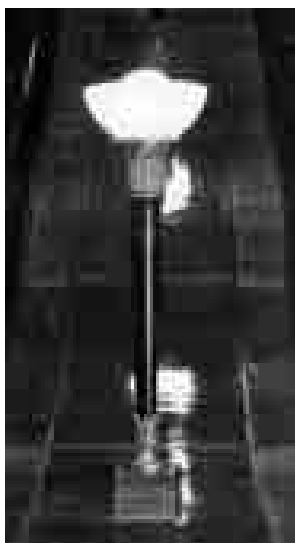
Современный вид перронного зала.
 2021 год.





Интерьер наземного вестибюля станции «Фрунзенская». Фото конца 1950-х годов. Вестибюль был частично демонтирован в 1984 году. Его внутренняя часть была встроена в здание Московского дворца молодёжи. (Архив музея Мосметростроя)

Светильник эскалаторный. После ремонта эти торшеры были заменены на современные. (Архив музея Мосметростроя)



Современный вид. Кассовый зал станции. Люстра была демонтирована, зал освещается лампами дневного света. (Фото: И. Куделя, 2025 г.)



название станции при открытии

РИЖСКАЯ

НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ:

● «РИЖСКАЯ» С 1 МАЯ 1958 ГОДА ПО НАШИ ДНИ

АРХИТЕКТОРЫ: А. РЕЙНФЕЛЬДС, В.Я. АПСИТИС

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЕЙ: С.М. КРАВЕЦ, Г.Е. ГОЛУБЕВ, Ю.А. КОЛЕСНИКОВА

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: Л.В. СЛЧКОВА

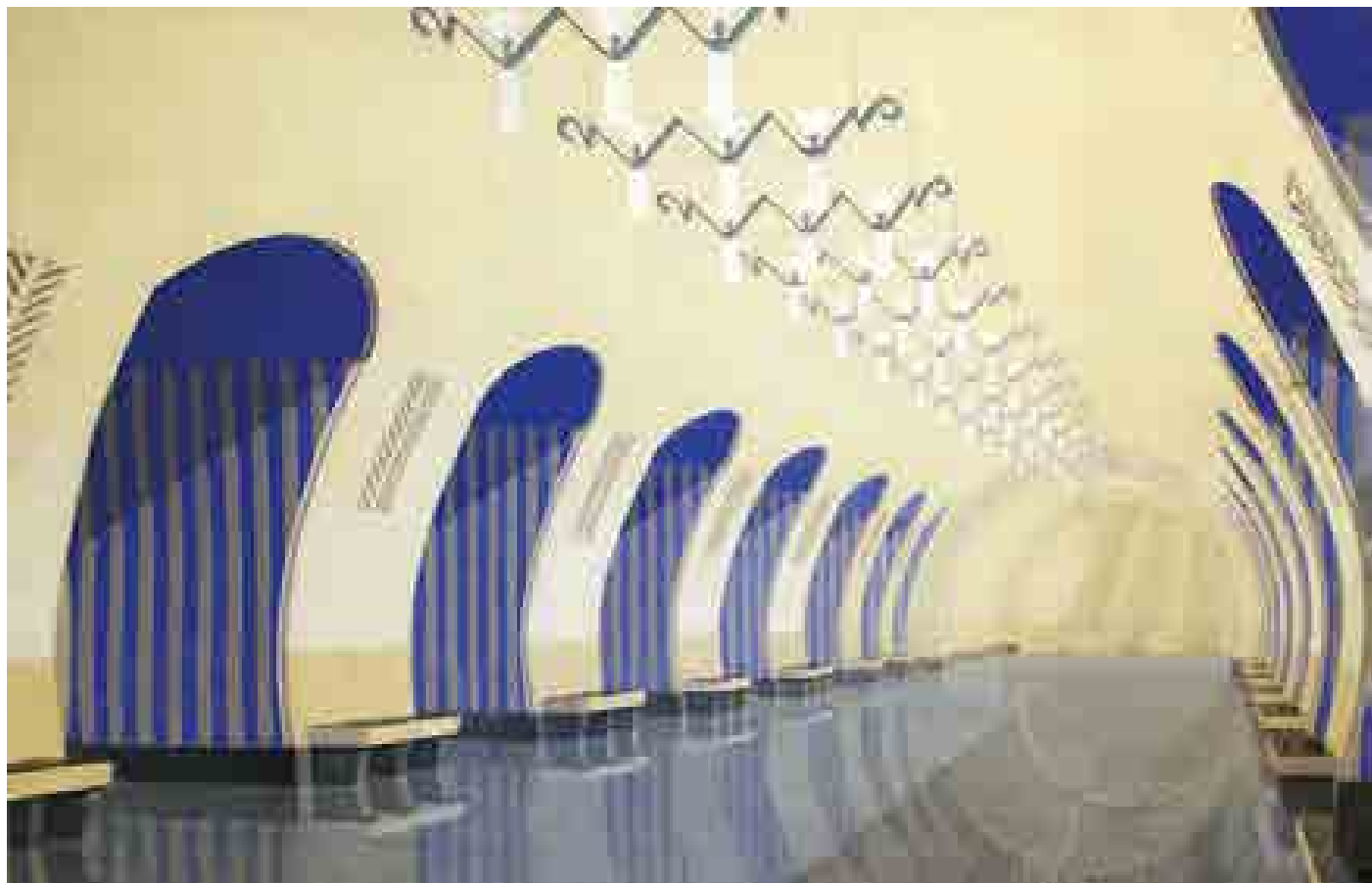
Станция была открыта 1 мая 1958 года в составе участка «Ботанический сад» – «ВСХВ». Над проектом станции работали несколько коллективов из Латвии и Москвы. В итоге был выбран вариант, предложенный латышскими архитекторами А. Рейнфельдсом и В. Апситисом, который включал в себя оформление сводов и декоративное медное чеканное панно с изображением центра Риги на торцевой стене центрального зала станции. В процессе доработки проекта 1957 года было решено отказаться от чеканного панно и оформления сводов. Единственным художественным оформлением центрального зала станции остался декор пилонов с достопримечательностями столицы Латвийской ССР. Так как Постановление №1871 ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве» от 4 ноября 1955 года продолжало действовать, архитекторы вынуждены были просчитывать расходы, чтобы не выйти за пределы сметы. Станции 5-й очереди хоть и имели пилонную конструкцию как у сталинских, выглядели по сравнению с ними недооформленными. Особенно это заметно на аскетичном «Ботаническом саду» («Проспект мира»-радиальный) этого то же года постройки, который соседствовал с великолепно, богато оформленной кольцевой станцией, над которой трудились В.Г. Гельфрейх, М.А. Минкус и Г.И. Мотовилов. Тем не менее 5-я очередь Московского метрополитена выгодно отличалась от станций следующего периода, которые в народе прозвали «сороконожками» за длинный ряд колонн в перронных залах станций.



Наземный вестибюль станции.
Фото начала 1960-х годов.
(Архив музея Мосметростроя)



Наземный вестибюль станции
на фоне городской застройки.
Начало 1960-х годов



Проект. Станция «Рижская».
Центральный зал. Перспектива.
Арх. И.Г. Покровский. 1957 год



Проект. Станция «Рижская».
Центральный зал. Перспектива.
Арх.: М. Артемьев, Б. Браиловский,
С. Ханин. («Архитектура
и строительство Москвы». №3. 1956 г.)



Проект. Станция «Рижская».
Центральный зал. Перспектива.
Арх.: В. Дамбранс, Э. Кишэ.
 («Архитектура и строительство
Москвы». №3. 1956 г.)



Проект. Станция «Рижская». Центральный зал. Перспектива. Арх.: А. Рейнфельдс, В. Апситис.
(«Архитектура и строительство Москвы». №3. 1956 г.)

В конкурсе приняли участие архитекторы Риги (в силу того, что одна из станций сооружается в районе Рижского вокзала и носит название «Рижская»). Относительно лучшими работами из числа присланных рижанами являются проекты архитекторов А. Рейнфельда и В. Апситиса, в которых пилоны сделаны с использованием керамики национального рисунка, а также проект архитекторов В. Дамбранса и Э. Кишэ.

В первом проекте, при всей его простоте и ясности, проходы значительно снижены. Во втором проекте конструктивные объёмы использованы целиком, что положительно сказывается на решении всей станции. Однако оба проекта требуют доработки. Необходимо отказаться от чрезмерно большого количества элементов керамики (в первом проекте) и пересмотреть общее решение второго проекта, где элементы «модерна» снизили национальный характер оформления.

«Архитектура и строительство Москвы». №3. 1956 г.

Фото во время реконструкции.
Декоративная ограда лестницы в служебное помещение, которое располагалось у торцевой стены станции. Позже на этом месте сооружён переход на станцию БКЛ «Рижская».
(Фото: А. Замарёнова, 2022 г.)





Вид с перрона на центральный зал. Станция «Рижская». Проход между пилонами. Фото конца 1950-х годов. (Архив музея Мосметростроя)

Темы в нишах пилонов

1. Партия и правительство – руководители латышского народа. Здание ЦК КП Латвии и здание Союза Министров Латвии.
2. Рига – центр латвийской культуры. Государственный Академический театр оперы и балета Латв. ССР. Государственная филармония Латв. ССР.
3. Рига – центр просвещения республики. Академия наук ЛССР. Госуниверситет.
4. Рига – центр латышского искусства. Рижские музеи. Академия художеств ЛССР.
5. Рига – центр торговли. Центральный колхозный рынок.
6. Промышленность Риги. Рижская ТЭЦ. Завод ВЭФ.
7. Рижский порт. Рижское взморье – место отдыха трудящихся Советского Союза.
8. Санаторий «Кемери».
9. Старая Рига – музей средневековых архитектурных памятников.

Габариты – 60х70 см.
Материал – керамика.

(Метрогипротранс.
Из описания проекта)



Современный вид.
Потолочные светильники в проходах между пилонами демонтированы.
На месте торцевой стены – переход на станцию «Рижская» БКЛ.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)

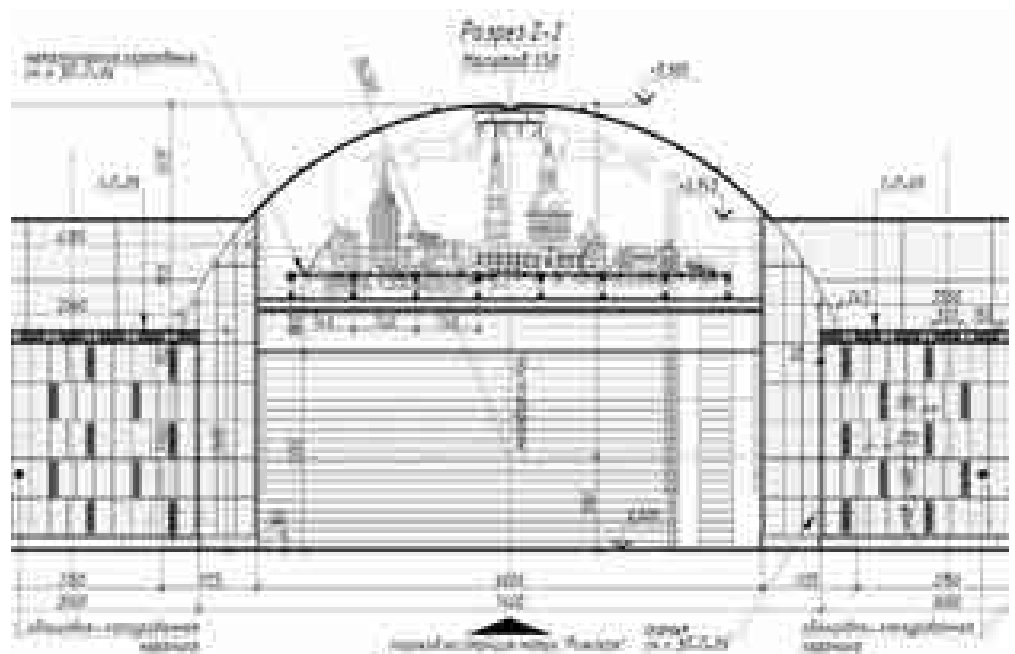


Проект. Переход на станцию БКЛ «Рижская». Арх.: А.В. Кузькин, А.В. Замарёнова, Ю.И. Хмельёва. 2019 год.
К сожалению, от идеи расположения чеканного панно с изображением Риги над переходом было решено отказаться. По первоначальному проекту станции панно с таким рисунком должно было украшать торцевую стену центрального зала

На торцевой стене центрального зала

Предусмотреть
центральное
панно –
Рига – столица Советской
Латвии.
Вид со стороны реки
Даугава. На фоне старой
Риги должны быть
показаны достижения
трудящихся Латвии
под руководством
коммунистической партии.
Новое жилищное и
культурное строительство.
Развитие промышленности
и транспорта.
Ориентировочные
габариты – 500 x 250 см.
Материал – чеканная,
полированная латунь толщ.
0,5 мм.

(Метрогипротранс.
Из описания проекта 1956 г.)



название станции при открытии

МИР

ПРОЕКТНЫЕ НАЗВАНИЯ:

«АЛЕКСЕЕВСКАЯ» (1954–1957 гг.), «ЩЕРБАКОВСКАЯ» (1957–1958 гг.)

НАЗВАНИЯ СТАНЦИИ:

«Мир» с 1 мая 1958 года по 20 июня 1966 года

«ЩЕРБАКОВСКАЯ» с 20 июня 1966 года по 5 ноября 1990 года

● «АЛЕКСЕЕВСКАЯ» с 5 ноября 1990 года по наши дни

ПРОЕКТ ПЕРЕИМЕНОВАНИЯ:

«НОВО-АЛЕКСЕЕВСКАЯ» (1990 г.)

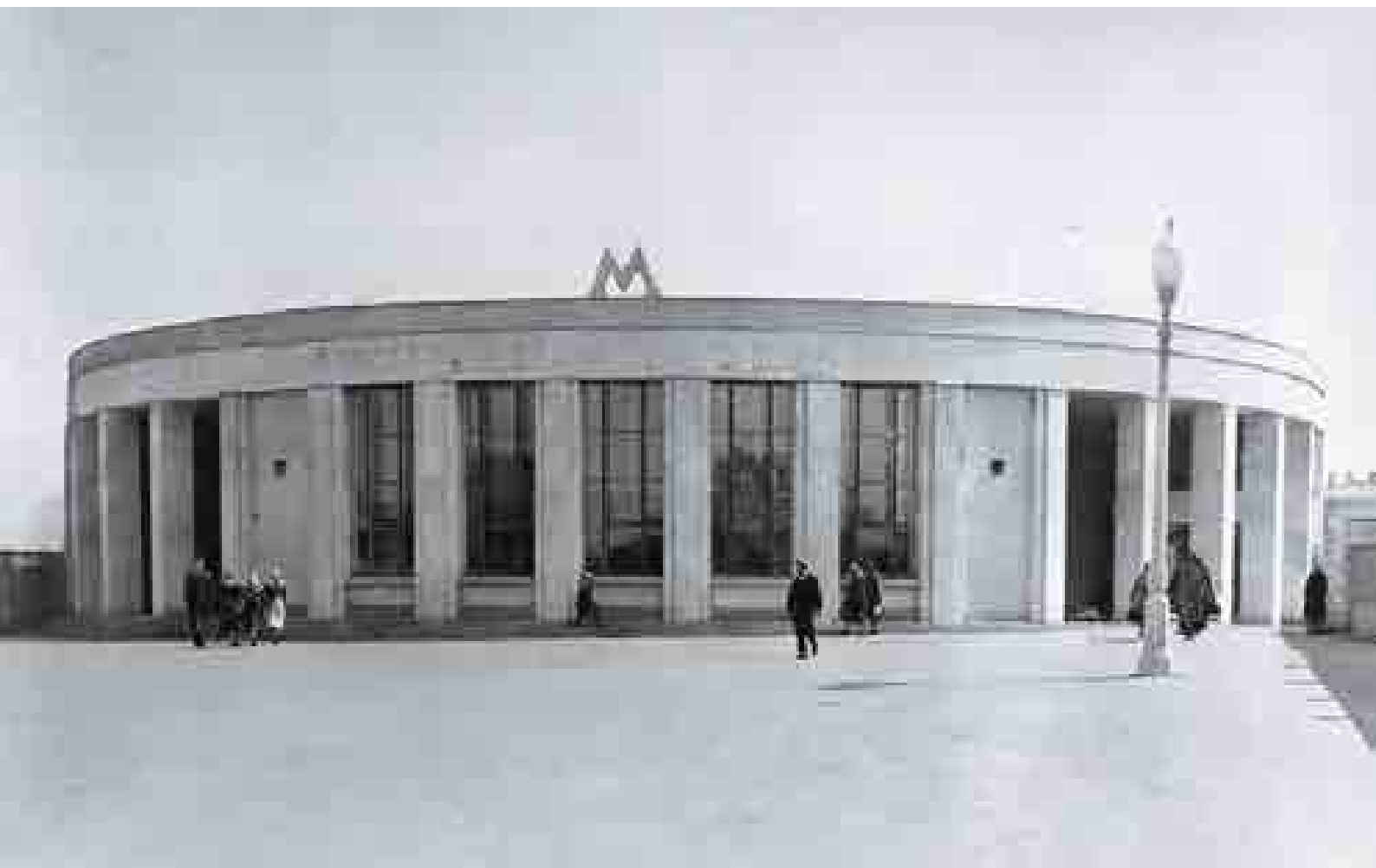
АРХИТЕКТОРЫ: С.М. КРАВЕЦ, Ю.А. КОЛЕСНИКОВА

АРХИТЕКТОРЫ ВЕСТИБЮЛЯ: С.М. КРАВЕЦ, Ю.А. КОЛЕСНИКОВА, Г.Е. ГОЛУБЕВ

СКУЛЬПТОР: Г.И. МОТОВИЛОВ

ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР: М.В. ГОЛОВИНОВА

Станция «Мир» была открыта 1 мая 1958 года в составе участка «Ботанический сад» – «ВСХВ». После ввода её в эксплуатацию в Московском метрополитене стало 47 станций. На перспективных схемах метро 1954 и 1957 годов, где были изображены проектируемые и строящиеся станции, она была обозначена как «Алексеевская». В начале 1958 года станция на схемах и в прессе стала именоваться как «Щербаковская», но перед самым открытием ей было дано новое название – «Мир». Такое необычное название было присвоено в честь движения за мир, которое проходило в рамках VI Всемирного фестиваля молодежи и студентов в Москве в 1957 году. Не прошло и 10 лет, как станцию вновь переименовали в честь А.С. Щербакова. Осенью 1990 года в поездах Московского метрополитена появилась схема линий, где вместо «Щербаковской» было указано название «Ново-Алексеевская». Современное название станция получила 5 ноября 1990 года в память о селе Алексеевское на древней Ярославской дороге, известном с конца XIV века. На мемориальной станционной доске, установленной возле эскалаторного наклона в 2010 году, последнее переименование ошибочно датировано 1991 годом.



Наземный вестибюль станции «Мир».
Фото, предположительно,
1961–62 годов. (Архив музея Мосметростроя)

Проектное название станции было «Щербаковская», в память о Первом секретаре Московского обкома ВКП(б) Александре Сергеевиче Щербакове, который пользовался большим авторитетом среди коллег и многое сделал для города в годы Великой Отечественной войны. Также его именем назывался и новый радиус метро, на котором тогда располагалось всего 4 станции. Барельеф с профилем А.С. Щербакова украшал торцевую стену центрального зала. Однако из-за крайне негативного отношения Н.С. Хрущёва к А.С. Щербакову планы пришлось поменять. Барельеф был демонтирован и некоторое время пролежал в подсобном помещении станции, которую спешно переименовали. И в течение последующих 8 лет, пока Н.С. Хрущёв был у власти, она называлась «Мир».

Современный вид. На фризе вестибюля
название станции – «Алексеевская».
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Кассовый зал станции.
1958 год.
(Музей архитектуры
им. А.В. Щусева)





В центральном зале станции Щербаковская будет установлен барельеф А.С. Щербакова, чье имя носит новая станция метро. Автор барельефа – скульптор Г.И. Мотовилов. На снимке: мастер И.И. Дуплик по гипсовой модели высекает барельеф из уральского мрамора. Фото: В. Андреев. (Газета «Ударник метростроя»)

Современный вид. Кассовый зал. Изменились светильники, демонтирована надпись «К поездам» и часы, которые были при открытии. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Современный вид. Торцевая стена центрального зала. Решение о демонтаже барельефа А.С. Щербакова было принято ещё до открытия станции. Утрачены некоторые декоративные элементы ограды. (Фото: М. Куделя, 2025 г.)



название станции при открытии

ВСХВ

Названия станции:

«**ВСХВ**» с 1 мая 1958 года по 16 июня 1959 года

● «**ВДНХ**» с 16 июня 1959 года по наши дни

Проекты переименования:

«**Выставочная**» (1991 г.), «**Ростокино**» (1992 г.)

Архитекторы: И.Г. Таранов, Н.А. Быкова, И.Г. Гохарь-Хармандарян, Ю.А. Черепанов

Инженеры-конструкторы: М.В. Головинова, Л.В. Сачкова

Тема оформления станции «**ВСХВ**» посвящена великой дружбе народов СССР, их созидательному труду в промышленности, строительстве и сельском хозяйстве. Авторы проекта архитекторы «Метрогипротранса» Н.А. Быкова, Н.Г. Гохарь-Хармандарян, И.Г. Таранов и Ю.А. Черепанов предполагают отразить в декоративных элементах национальный характер Всесоюзных сельскохозяйственной и промышленной выставок, достижения каждой республики.

«Вечерняя Москва». № 187. 8 августа 1957 г.

Станция «**ВСХВ**» спустя чуть более года после открытия была переименована в «**ВДНХ**» – Выставка достижений народного хозяйства. За годы работы станция практически не изменила своего облика, лишь 25 августа 1997 года был открыт южный вестибюль. Станция «**ВДНХ**» представляет собой трёхсводчатое сооружение с 18 пилонами. Нижняя часть пилонов была выполнена из белого мрамора с серыми прожилками. На каждом пилоне установлена круглая декоративная металлическая вставка. Она прикрывает, как и на других станциях Московского метрополитена вентиляционные отверстия. Вдоль пилонов расположены мраморные скамейки. Изначально планировалось, что пилоны будут обрамляться распалубками с орнаментом, выполненным флорентийской мозаикой в зелёных и золотых цветах. Эту работу должен был выполнить академик Академии художеств СССР художник В.А. Фаворский, который создал орнаменты, изображающие переплетённые дубовые листья и ленты. Однако, когда часть одного пилона была уже готова, художественное оформление было отменено из-за экономии средств. В результате мозаика на этом пилоне была демонтирована, а распалубка заштукатурена и окрашена зелёной масляной краской. Аналогично были выкрашены и элементы других пилонов. Стены центрального зала покрыты белым мрамором. Путевые стены сверху отделаны яично-жёлтой, а внизу – чёрной керамической плиткой. Пол выложен красным и серым гранитом. Арка северного выхода, расположенная у первого вагона из центра, украшена лепным орнаментом из дубовых листьев.



Наземный вестибюль станции.
На фризе размещено первое
название станции – «ВСХВ».
Фото начала 1960-х годов.
(Архив музея Мосметростроя)



Современный вид.
Наземный вестибюль станции
«Выставка достижений
народного хозяйства».
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Центральный зал станции. Торцевая стена украшена рельефом с орнаментом из дубовых листьев. Лестница, ведущая в служебное помещение, отделена мраморной оградой с литыми вставками. («Московское метро». М., 1980 г.)

Открытка. Наземный вестибюль станции. Название состоит только из аббревиатуры «ВДНХ». Начало 1960-х годов



Архитекторы тт. Быкова, Гохарь, Таранов и Черепанов, разработавшие проект станции «ВСХВ», рассказывают:

— Основная идея, которую мы старались выразить в архитектуре станции, это — несокрушимое единство и дружба народов СССР.

Архитектура подземных залов решена единым объёмом. Она не расчленяется на цоколь и свод. Это подчеркивается, в частности арками-распалубками, идущими от пола, а также полуциркульными арками проёмов.

В арках, обрамляющих проходы, намечено разместить художественные вставки, отражающие достижения советских республик (темой оформления распалубок в финальном варианте был растительный орнамент. — М.К.).

«Московская правда». № 166, 17 июля 1957 г.



Современный вид. Торцевая стена с орнаментом была разобрана в связи с открытием южного выхода со станции.
(Фото: М. Куделя, 2025 г.)



Наземный вестибюль станции «Выставка достижений народного хозяйства». Под названием присутствует аббревиатура «СССР». 1975–1978 годы.
(«Московское метро». М., 1980 г.)

Периодические издания (журналы, газеты, приложения):

журнал «Архитектура СССР»
журнал «Строительство Москвы»
газета «Вечерняя Москва»
приложение к «Архитектурной газете»
журнал «Физкультура и спорт»
журнал «Строительство Москвы»
журнал «Искусство»
журнал «СССР на стройке»
журнал «Архитектура и строительство»
журнал «Советское фото»
журнал «Городское хозяйство Москвы»
газета «Советский спорт»
иллюстрированное приложение к «Строительной газете»
журнал «Городское хозяйство Москвы»
журнал «Огонёк»
журнал «Архитектура и строительство Москвы»
газета «Московский большевик»
журнал «Творчество»

Книги, альбомы:

«Архитектура московского метро». М., 1936 г.
«Москва реконструируется». Альбом диаграмм, топосхем и фотографий по реконструкции г. Москвы. 1938 г.
Кравец С.М. «Архитектура Московского метрополитена им. Л.М. Кагановича». М., 1939 г.
«5 лет московскому метро»: альбом
«Работы архитектурных мастерских. Т. 2. Мастерская № 5». М., 1936 г.
«Работы архитектурных мастерских. Т. 2. Мастерская № 6». М., 1936 г.
«Трассами Московского метрополитена». М., Реклама, 1973 г.
«Московское метро». М., Московский рабочий, 1980 г. и 2-е изд. М., 1986 г.
Комаров Н. «Как мы строили метро». М., 1935 г.
«Московский метрополитен». М., Изогит, 1953 г.
«5 лет Московского метро». М., 1940 г.
Лопатин П. «Метро». М., 1937 г.
«Осветительная арматура». М., 1947 г.
«Московский метрополитен имени Л. М. Кагановича: Вторая очередь». М., 1941 г.
Зиновьев А. «Сталинское метро». М., 2011 г.
Романовский Н. «Новая Москва. Площади и магистрали». М., Московский рабочий, 1938 г.
Шункова Е.В. «Мастерская монументальной живописи при Академии архитектуры СССР. 1935–1948 гг.»
«Произведения академика А.В. Щусева, удостоенные Сталинской премии». М., 1954 г.
«Архитектура СССР за 30 лет». М., 1947 г.
Ефимов И. «Об искусстве и художниках». М., 1977 г.
«Советская архитектура за 30 лет. РСФСР». М., 1950 г.
«Рассказы строителей метро». М., 1935 г.
Новиков Ф. «Архитектура советского модернизма». Екатеринбург: Tatlin Publishers. 2010 г.

Музеи, архивы:

Музей архитектуры им. А.В. Щусева
Музей Мосметростроя
Музей Москвы
Главархив г. Москвы
Самарский художественный музей
Пермская государственная художественная галерея
Нижегородский государственный художественный музей
Российская государственная художественная галерея (г. Севастополь)
Архив Государственного центрального музея современной истории России
Центр исторической памяти «Народный музей метрополитена»
Мультимедиа Арт Музей, Москва (МАММ)
Каменский районный краеведческий музей
Музей МАРХИ
Острогжский историко-художественный музей им. И.Н. Крамского
Курский областной краеведческий музей

Частные собрания:

архив семьи скульптора М.Г. Манизера
архив семьи скульптора Г.И. Мотовилова
архив семьи скульптора П.В. Митковицера
архив семьи художника А.Д. Гончарова
архив семьи архитекторов И.Г. Таранова и Н.А. Быковой
архив семьи архитектора Л.Н. Павлова
архив П.Д. Пузанова

Электронные ресурсы:

сайт Мир метро – www.mirmetro.net
сайт Канадского центра архитектуры – www.cca.qc.ca
<https://tehne.com>
библиотека ЦНТБ СиА – www.lib.cntb-sa.ru/
www.tatlin.com
www.bluesmaker.livejournal.com)
сайт Наше метро – www.n-metro.ru
сайт CometPhoto AG Zürich
сайт Наш транспорт – www.nashtransport.org
сайт библиотеки им. Некрасова – www.electro.nekrasovka.ru
телеграм-канал «Подземный транспорт»
www.hollis.harvard.edu
www.transphoto.org
www.pastvu.com
сайт Хмельницкого областного художественного музея – www.xoxm.art
www.quantum.livejournal.com

Авторы современных фотографий:

М. Куделя
Т. Симанив
И. Куделя
А. Замарёнова
В. Иваний
Т. Сусова
П. Куделя

Авторы выражают свою искреннюю благодарность всем,
кто оказывал помощь в создании этой книги.

Особо хотелось бы поблагодарить В.В. Аристархова, Н.Л. Пуляхину-Манизер,
С.С. Генералову (Мосметрострой), А.И. Таранова, О.И. и А.И. Мотовиловых,
П.Ю. Калинина (музей Мосметростроя), П.Д. Пузанова, Н.О. Душкину, А.А. Змеула,
Д.В. Аксёнова («Народный музей метрополитена»), О.Л. Свиблову (МАММ),
А.Н. Замарёнову, Т.О. Симанива, И.А. Зимина, В.П. Леонова;
коллективы музея имени А.В. Щусева, музея Москвы, Самарского художественного музея,
Курского областного краеведческого музея, музея МАРХИ и многих других.

Друзья, без вашей помощи не было бы этой книги!
Спасибо, что помогаете сохранять память о ваших родных, об архитекторах и скульпторах,
художниках и мозаичистах, о сотрудниках метро.
Память о всех, кто создавал самый красивый метрополитен в мире!

Дорогие читатели!

Исследование истории Московского метрополитена продолжается.
Осталось немало «белых пятен», которые авторы намереваются устранить.
Если у вас возникли вопросы, если есть, чем дополнить нашу работу – пишите по адресу:

i@metro90.ru

Вступительное слово 3**1-я очередь** 5

Сокольники	6
Красносельская	26
Комсомольская	38
Красные ворота	60
Кировская (Чистые пруды)	70
Дзержинская (Лубянка)	82
Охотный ряд	96
Библиотека имени Ленина	118
Дворец Советов (Кропоткинская)	128
Парк культуры имени Горького (Парк культуры)	138
Улица Коминтерна (Александровский сад)	152
Арбатская	166
Смоленская	176

2-я очередь 187

Киевская	188
Площадь Революции	202
Курская	218
Площадь Свердлова (Театральная)	226
Маяковская	238
Белорусская	246
Динамо	262
Аэропорт	272
Сокол	280

3-я очередь 293

Новокузнецкая	294
Павелецкая	308
Завод имени Сталина (Автозаводская)	322
Бауманская	344
Электрозаводская	356
Сталинская (Семёновская)	366
Измайловский парк культуры и отдыха имени Сталина (Партизанская)	376

4-я очередь 401

Станции Кольцевой линии

Центральный Парк культуры и отдыха имени Горького (Парк культуры)	402
Калужская (Октябрьская)	410
Серпуховская (Добрынинская)	420
Павелецкая	436
Таганская	444
Курская	460
Комсомольская	476
Ботанический сад (Проспект Мира)	496
Новослободская	516
Белорусская	524
Краснопресненская	546
Киевская	558

Станции Арбатско-Покровской линии

Киевская	572
Смоленская	594
Арбатская	600

5-я очередь 609

Первомайская (депо Измайлово)	610
Фрунзенская	616
Рижская	620
Мир (Алексеевская)	626
ВСХВ (ВДНХ)	630

**Список использованных источников
и литературы** 634

**Куделя Максим Александрович
Окороков Александр Васильевич**

НЕИЗВЕСТНОЕ МОСКОВСКОЕ МЕТРО

Научно-популярное издание

Редактор
Екатерина Валентиновна Шпикалова

Дизайн-проект, оформление, вёрстка
Максим Александрович Куделя

Корректор
Игорь Александрович Птицын

Ретушь фотографий
**Максим Александрович Куделя
Пелагея Максимовна Куделя**

Фотографы
**Максим Александрович Куделя
Илья Александрович Куделя**

**Российский научно-исследовательский институт культурного
и природного наследия имени Д.С. Лихачёва
129366, Москва, ул. Космонавтов, 2
E-mail: info@heritage-institute.ru**



ИНСТИТУТ
НАСЛЕДИЯ